



Kurt Geisler

DUNKLE  
GESCHICHTEN  
AUS

**Kiel**

SCHÖN &  
SCHAURIG



Wartberg Verlag

Kurt Geisler

DUNKLE  
GESCHICHTEN  
AUS

**Kiel**

Leseprobe

## Bildnachweis

Seite 12: Stadtarchiv Kiel/Friedrich Magnussen; Seite 21: Stadtarchiv Kiel/Ernst Meyer; S. 25: Stadtarchiv Kiel (Hermann Nafzger); S. 39: Stadtarchiv Kiel/Friedrich Magnussen; S. 40: Stadtarchiv Kiel/Friedrich Magnussen; S. 43: Stadtarchiv Kiel/Friedrich Magnussen; S. 49: Stadtarchiv Kiel/Friedrich Magnussen; S. 55: Stadtarchiv Kiel/Bildvorlass Georg Gasch; S. 60: Maritimes Viertel e.V.; S. 66: Stadtarchiv Kiel/Helmut Beckmann; S. 70: picture alliance/rtn - radio tele nord/rtn, ute strait, S. 72: Friedrich Magnussen, 1974; S. 75: Postkarte; alle weiteren Fotos: Kurt Geisler privat

1. Auflage 2025

Alle Rechte vorbehalten, auch die des auszugsweisen Nachdrucks und der fotomechanischen Wiedergabe.

Umschlaggestaltung: r2 | Ravenstein, Verden

Layout und Satz: Schneider Professionell Design, Schlüchtern-Elm

Druck und buchbinderische Verarbeitung:

optimal media GmbH, Röbel an der Müritz

© Wartberg-Verlag GmbH

34281 Gudensberg-Gleichen, Im Wiesental 1

Tel. 0 56 03 - 9 30 50 [www.wartberg-verlag.de](http://www.wartberg-verlag.de)

ISBN 978-3-8313-3626-5

# Inhalt

Vorwort .....	4
Kieler Umschlag .....	5
Das traurige Ende der Straßenbahn.....	9
Goldeimer .....	13
Revolte in Kiel .....	17
Das Auge der Stadt .....	22
Fehlschuss .....	26
Der Alte Kieler Schlachthof an der Hörn .....	31
Jimi Hendrix und Eric Clapton in Kiel .....	34
Glück im Unglück.....	37
Ekstase, Pogo und Discofox .....	41
Alles in Butter .....	44
Lichtspiele.....	48
Onkel Ludwig.....	51
Der große Schnee – Schneewinter 1978/79 .....	52
Lost Places.....	58
Schleusenbekanntschaft .....	61
Noch mehr Brückenräger .....	65
Der Anscharpark.....	67
Windhosen.....	69
Bombenstimmung.....	71
Die Wiederentdeckung der Monte Olivia.....	74
Der Jahrhundertsturm.....	76

# Vorwort

Wer über Kiel spricht, denkt vermutlich an die Kieler Woche, eines der größten Segelsportereignisse weltweit. Begründet wurde sie durch eine kaiserliche Regatta im Jahr 1882. Inzwischen ist die Kieler Woche mit mehreren Millionen Besuchern jährlich das größte Sommerfest Nordeuropas. Sportfreunden wird die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt durch die vielen Erfolge des deutschen Handball-Rekordmeisters THW Kiel und den Aufstieg der Fußballmannschaft Holstein Kiel in die erste Bundesliga bekannt sein, während Durchreisende Kiel als Fährhafen nach Norwegen, Schweden und Litauen schätzen, unter anderem mit den größten Fähren der Welt. Am Kreuzfahrtterminal im einzigen Tiefseehafen Deutschlands gehen viele Reisende auf große Reise und genießen die magische Ausfahrt durch die 20 Kilometer lange Kieler Förde.

Sommertouristen dagegen schätzen eher die wunderschönen Sandstrände der vielen pittoresken Badeorte entlang der Förde als unbeschwertes Urlaubparadies, freuen sich aber auch über die vielen Schiffe, die den Nord-Ostsee-Kanal als meistbefahrene Wasserstraße der Welt anlaufen.

Also alles eitel Sonnenschein? Nein, Kiel hat wie jede andere Großstadt auch ihre dunklen Seiten. Sie sind interessiert? Dann begleiten Sie mich auf eine abwechslungsreiche, aber dennoch vergnügliche Reise durch das Kiel der letzten Jahrzehnte. Vieles werden Sie wiedererkennen, manches aber auch neu erfahren. Viel Vergnügen bei der Lektüre.

*Kurt Geisler*

## Kieler Umschlag

Kiel wurde 1242 auf einer durch einen Nebenarm der Förde (der heutige Kleine Kiel) gebildeten Landzunge begründet, was gute Voraussetzungen für die Verteidigung der Stadt nach außen bot. Das Stadtgebiet entsprach über Jahrhunderte ungefähr der heutigen Altstadt und war von einer Mauer umgeben. Ausschließlich in diesem Areal vollzog sich die bauliche Entwicklung bis ins 16. Jahrhundert, was die Einwohnerzahl auf etwa 2.500 Menschen begrenzte.

Erst ab 1572 begann die Stadt sich auszudehnen, als der Rat einem Bürger erlaubte, sich vor der Stadt anzusiedeln. Die Vorstadt (der Bereich der heutigen Holstenstraße) entstand erst bis Ende des 17. Jahrhunderts. Verbunden waren die beiden Stadtteile durch die Holstenbrücke, die den schmalen Durchfluss zwischen der Förde und dem Kleinen Kiel überwand. Mit den Holstentoren war sie Teil der Stadtbefestigung. Ansonsten entstand nur eine regellose Bebauung entlang vorhandener Wege in der Umgebung. So blieb Kiel über Jahrhunderte eher eine Klein- als Mittelstadt.

Kiel war aber nie unbedeutend, davon zeugt nicht nur der Bau des Kieler Schlosses durch Herzog Adolf von Schleswig-Gottorf (abgeschlossen 1569) und die Gründung der Universität durch Herzog Christian Albrecht (1665), sondern vor allem der Kieler Umschlag. Er entstand bereits im 15. Jahrhundert und wurde im 16. und frühen 17. Jahrhundert der bedeutendste Kapitalmarkt Nordwestdeutschlands und Dänemarks. Neben dem Geldumschlag etablierte sich ein Krämermarkt für die Produkte des täglichen Lebens und es entwickelten sich früh ein Volksfest und ein Vergnügungsmarkt. Für den Adel war der einwöchige Umschlag neben den Geldgeschäften vor allem ein Heiratsmarkt.

Während des Umschlags zeigte die am Kirchturm befestigte Fahne („den Börgermeister sin Bux“) Marktfrieden und -freiheit sowie sicheres Geleit an. Kiel war für den kapitalkräftigen Adel der Herzogtümer wegen seiner Lage zwischen den ostholsteinischen und südschleswigschen Güterdistrikten leicht zu erreichen. Viele Adlige besaßen in Kiel ein Stadthaus als Winterwohnsitz und die schleswig-holsteinische Ritterschaft tagte oft dort. Erst durch das Aufkommen der Bankenwirtschaft Anfang des 17. Jahrhunderts in Dänemark und Hamburg verlor der Umschlag an Bedeutung. Die 1852 von Wilhelm Ahlmann gegründete erste Kieler Bank tat ihr Übriges, genau wie die Entstehung des Einzelhandels in der Stadt.

1911 wurde der Umschlag endgültig eingestellt, 1975 aber von findigen Geschäftsleuten mit einem viertägigen Fest als winterliches Gegenstück zur Kieler Woche wiederbelebt, mit kulturellem und historisierendem Programm. Hauptfigur ist der Advokat Asmus Bremer, der seit 1713 mehrfach als alleiniger Bürgermeister amtierte. Er sorgte für Ordnung im Stadtarchiv. Sein bekanntestes Werk ist die Asmus-Bremer-Chronik, in der mehr als 700 in Kiel vorgefallene Unglücke und Verbrechen zwischen 1432 und 1717 zusammengestellt sind.

Seit der Wiederbelebung des Umschlags vollzieht sich alljährlich im Winter zur Eröffnung der Festtage an einem Donnerstag pünktlich um 17 Uhr ein lieb gewonnenes Ritual, wenn die Stadtoberen mit einem bunten Tross zum Stadtmuseum Warleberger Hof in der Dänischen Straße ziehen. Dort klopfen Kinder an die Tür, um Asmus Bremer und seine Frau Katharina in Anwesenheit der Öffentlichkeit zu wecken. Für vier Tage übernimmt Bremer nun die Amtsgeschäfte in der Landeshauptstadt und dreht am Rad der Zeit.



Die bronzene Plastik von Asmus Bremer auf dem Asmus-Bremer-Platz (Frauke Wehberg, 1982).

Anschließend wird unter den strengen Augen seines Gefolges und vieler Feierlustiger an der Nikolaikirche die Marktfahne gehisst. Von nun an präsentiert sich die mehr oder weniger historisch geprägte Innenstadt mit unterschiedlichen Attraktionen.

Dazu gehören halbwegs authentische Kostüme der Schausteller mit thematisch mehr oder weniger abgestimmten Verkaufsständen, die auf eine Zeitreise in Kiels Vergangenheit einladen. Bierstände, Pommestuden und flammende Holzgrills dürfen nicht fehlen, um den Hunger und Durst der zahlreichen Besucher zu stillen. Es gibt ein Fischerdorf und ein Handwerkerzelt. Viele Kieler Geschäftsinhaber bieten einen verkaufsoffenen Sonntag und freuen sich über die Belebung der Innenstadt.

Beim allerersten Kieler Umschlag der Neuzeit ging es eher trostlos zu. Auf dem Holstenplatz vor dem Café Fiedler durften Schaulustige mit einem schweren Gummihammer auf ein altes Fahrzeug einschlagen. Wer dabei ein bemaltes Teil herausfischte, durfte kostenlos den Tank seines Autos füllen. Ins Rathaus mit den offiziellen Feierlichkeiten wurde man ohne Promibonus nicht hineingelassen. So musste man sich in der Januarkälte zu einem der vielen überdachten Stände flüchten, um sich dort ein wenig aufzuwärmen. Auf dem Rathausplatz konnte man einem Holzhack- und Sägewettbewerb beiwohnen, bei dem die Kieler Feuerwehr die vielen zersägten Raummeter Holz unter dem Gejohle der Menge zu einem Holstenfeuer entfachte.

Zudem wurde die Asmus-Bremer-Umschlag-Bahn getauft. Eine historische Straßenbahn mit einem Anhänger wurde mit Gardinen versehen und geschmückt. So konnten sich die Kieler wenigstens bei einer Fahrt auf der sogenannten Katastrophenschleife ein wenig aufwärmen. Es war keine reguläre Bahnstrecke, sondern die unterschiedliche Umgehung der Linien 1 und 4 um die Altstadt konnte zu einer Rundfahrt genutzt werden.

In den Jahrzehnten bis heute hat sich allerdings nicht nur das kulturelle Angebot erheblich ausgeweitet, sondern der Umschlag hat auch in anderen beliebten Stadtquartieren wie der Holtenauer Straße Einzug gehalten.

## Das traurige Ende der Straßenbahn

Ich weiß noch, wie ich am Abend des 4. Mai 1985 auf der Holtenaauer Straße stand und den Fahrern der letzten Straßenbahnen der Linie 4 zuwinkte, bevor sie zum letzten Mal ins Gaardener Depot an der Werftstraße einrücken sollten. Viele Schaulustige hatten Tränen in den Augen, denn für die meisten Kieler war das Betriebsende der Kieler Straßenbahn, die täglich Zehntausende von Werktätigen, Schülern und Studenten beförderte, ein dunkles Kapitel.

Wer erinnert sich nicht gerne an eine Fahrt mit dem Orient-Express, wie die Linie 4 der Straßenbahn im Volksmund liebevoll genannt wurde, weil sie das Kieler Westufer mit dem Ostufer verband? In einer Wendeschleife um die Spar- und Darlehenskasse in Wellingdorf nahe der Schwentine begann die Fahrt. Die Schönberger Straße war zunächst sehr breit, und so lieferten sich die Straßenbahnführer oft Wettrennen mit Autofahrern, die aber immer gewannen, weil die Bahnen an jeder Haltestelle stoppen mussten. Dann ging es über den Ellerbeker Markt zur Werftstraße, die durch den Berufsverkehr oft verstopft war. Weiter ging es entlang der Howaldtswerke. Beim Werfttor musste die Straßenbahn abbiegen und leicht bergauf nach Gaarden-Ost zur Haltestelle Elisabethstraße fahren, um sich meistens einspurig durch diesen Stadtteil mit Bauten aus der Gründerzeit und engen Gassen zu winden, was in manchen der engen Kurven der Augusten- und Schulstraße zu einem schrillen Quietschen führte. Nach der Haltestelle Karlstal wurde der Betriebshof in Gaarden passiert und es ging weiter über die Gablenzbrücke zum Hauptbahnhof, wo sich fast alle Straßenbahnlinien trafen und man umsteigen konnte. Danach wurde zügig das in den 1950ern neu aufgebaute moderne Zentrum der nach dem Bombenkrieg zerstörten Altstadt durchquert. Am Kleinen Kiel ging es mit Blick auf

den majestätischen Campanile des Kieler Rathauses dann die Bergstraße hoch zur Holtenuer Straße, der Kieler Flaniermeile. Hier hatte die Straßenbahn über weite Strecken zwar ein eigenes Gleisbett in der Straßenmitte, musste aber ständig wegen der vielen Linksabbieger stoppen. Dann ging es durch die Wik, dem Marineviertel am Kriegshafen, bis hinunter zur Wendeschleife bei der Fähre über den Nord-Ostsee-Kanal nach Holtenau.

Auf einer Straßenbahnfahrt durch Kiel konnte man in aller Ruhe viel Historisches entdecken, denn seit der Ernennung zum Reichskriegshafen 1871 war die Stadt eng mit der Marine und den Werften verbunden. Kiels Einwohnerzahl hat sich seitdem bis zum Ersten Weltkrieg von 10.000 auf 300.000 Einwohner vervielfacht, aber es gab kein öffentliches Transportsystem innerhalb der Stadt. Deswegen wurde im Juli 1881 eine Pferdebahn mit der ungewöhnlichen Spurweite von 1 Meter und 10 eröffnet, was auf einer Umrechnung der britischen Spur 3 Fuß 6 Zoll (1067 mm) in metrische Maße fußte und in Deutschland nur noch bei den Straßenbahnen in Lübeck und Braunschweig verwendet wurde. Die Umstellung auf den elektrischen Betrieb erfolgte im Jahre 1896 durch die ALOKA, eine Tochtergesellschaft der AEG. Ab 1942 wurde die Bahn schließlich bis zum Betriebsende durch die Kieler Verkehrs-AG (heute KVG) betrieben.

Die erste elektrisch betriebene Strecke führte vom Hauptbahnhof über die Holtenuer Straße nach Belvedere. Noch im gleichen Jahr fuhr die erste Straßenbahn vom Hauptbahnhof zum Ostufer nach Gaarden. Am 3. Mai 1896 wurde eine Linie vom Fähranleger Gaarden über Ellerbek nach Wellingdorf in Betrieb genommen, weil nach der Ernennung Kiels zum Reichskriegshafen in den drei großen Werften auf dem Ostufer immer mehr Arbeiter beschäftigt wurden. 1901 wurde deshalb Gaarden eingemeindet

und 1910 auch Ellerbek und Wellingdorf. Diese drei Teilstrecken bildeten nach der Einführung von Nummern 1908 die Linie 4, eine Art Hufeisen rund um die Kieler Förde von der Wik bis nach Wellingdorf, das die meisten Kieler Stadtteile verband.

Die Elektrifizierung der Straßenbahn erwies sich als ein großer wirtschaftlicher Erfolg, und so entstand bis 1915 ein Streckennetz, an dem sich nur noch wenig ändern sollte. Nach und nach wurde das Netz zweigleisig ausgebaut, sodass es noch vor Ende des Ersten Weltkrieges 40 Kilometer Streckenlänge hatte, die von 122 Trieb- und 29 Beiwagen befahren wurden.

Linie 1: Schulensee – Wik

Linie 2: Belvedere – Hauptbahnhof – Knoopers Weg – Reventloubbrücke

Linie 3: Eichhof – Düsternbrook

Linie 4: Fähre Holtenau – Wellingdorf

Linie 5: Gaardener Fähre – Wellingdorf (wurde in die Linie 4 integriert)

Linie 6: Hohenzollernring – Seebadeanstalt

Linie 7: Hasseldiecksdamm – Kleinbahnhof

Linie 8: Neumarkt – Wellingdorf (wurde in die Linie 4 integriert)

Linie 9: Feldstraße – Hassee

Ab 1942 wurden statt einer weiteren Straßenbahnlinie Oberleitungsbusse eingesetzt, um den 1939 eingemeindeten, etwas weiter entfernten Stadtteil Elmschenhagen an das Kieler Verkehrsnetz anzubinden. 1964 wurde diese Linie allerdings auf Dieselbusse umgestellt.

1950 wurde als erste Neubaustrecke nach dem Krieg die Strecke der Linie 1 in der Wik bis zur Herthastraße verlängert und Kiel war in der Folge bundesweiter Vorreiter bei der Einführung der

schaffnerlosen Straßenbahn mit einem stadtweiten Einheitstarif und der Selbstentwertung der Fahrscheine durch die Fahrgäste. In den 1960er Jahren begann dann der Niedergang der Kieler Straßenbahn aufgrund höherer Betriebskosten und geringerer Flexibilität gegenüber den Dieselnissen. Dazu trug auch der immer mehr steigende Individualverkehr bei, der die Straßenbahnen nicht nur an Kreuzungen oft zum Stocken brachte, weil die nur an wenigen Stellen wie auf der Holtenuer Straße ein eigenes Gleisbett hatten. Durch Streckenschließungen und Zusammenlegungen bestand letztendlich seit 1969 nur noch die 18 Kilometer lange Linie 4 von der Kanalfähre bis nach Wellingdorf, die zum Bedauern vieler Kieler Bürger schließlich im Mai 1985 eingestellt wurde.

Aber die Unterkonstruktion der Schienen stammte aus dem Wiederaufbau Kiels nach dem Krieg. Jede Straßenbahn brachte die Gebäude noch im 4. Obergeschoss zur Erschütterung. Es hätte alles neu gebaut werden müssen. So entschied der Rat der Stadt Kiel dagegen und die von vielen Kielern geliebte Stra-



Eine Straßenbahn der Linie 4 im abendlichen Verkehr am Hauptbahnhof.



er über Kiel spricht, denkt wahrscheinlich an die Kieler Woche, eines der größten Segelsportereignisse weltweit. Begründet wurde sie durch eine Regatta im Jahr 1882. Inzwischen ist die Kieler Woche mit mehreren Millionen Besuchern jährlich das größte Sommerfest Nordeuropas. Anderen Sportfreunden ist die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt durch den Deutschen Handball-Rekordmeister THW Kiel und den Aufstieg der Fußballmannschaft Holstein Kiel in die erste Bundesliga bekannt. Viele Sommertouristen schätzen die wunderschönen Sandstrände der vielen pittoresken Badeorte entlang der Kieler Förde als unbeschwertes Urlaubparadies. Durch das im Krieg weitgehend zerbombte Stadtbild bietet die Landeshauptstadt heute zwar ein eher nüchternes Stadtbild, aber Kiel ist viel mehr. Es kann aufregend, dunkel, gruselig und geheimnisvoll sein. Es widmet sich auch jenen Dingen, die zwar im Schutze der Nacht stattfinden, in erster Linie aber der Lust und dem Vergnügen dienen: dem Aufblühen der Diskotheken und dem bunten Treiben im Rotlichtviertel. Bisweilen geht es aber auch unter die Erde. Schalten Sie Ihre Taschenlampe an und entdecken Sie die dunklen Seiten von Kiel.

**Kurt Geisler**, Jahrgang 1952, wurde in Kiel geboren und ist seiner Heimatstadt treu geblieben. Von ihm sind mehrere andere Zeitreisen ins frühere Kiel, aber bisher auch sechs turbulente Krimis in unterschiedlichen Verlagen erschienen. Zudem ist er Herausgeber von drei maritimen Kurzgeschichtensammlungen.

ISBN: 978-3-8313-3626-5



9 783831 336265

€ 12,90 (D)

