

## Der glühende Bogen des Fortschritts

**08.11.2010**

Die erste elektrische Straßenbahn im Russischen Reich fuhr in Kiew

*Die erste elektrische Straßenbahn im Russischen Reich fuhr in Kiew*

Kürzlich wurde nach beinahe dreijährigen Renovierungsarbeiten die Linie der Schnellstraßenbahn von Borschtschahiwka zum Bahnhof wieder in Betrieb genommen. Und wenn auch die Bewohner des großen Kiewer Wohngebietes sich schon von der Straßenbahn entwöhnt hatten, stieß das Ereignis auf große Resonanz, das der ukrainische Ministerpräsident Mykola Azarov persönlich die Borschtschahiwker Straßenbahnlinie eröffnete. Aber leider erinnerte auch er sich nicht daran, dass diese Straßenbahn die erste Schnellstraßenbahn in der UdSSR war, und die Kiewer Straßenbahn überhaupt die erste im Russischen Reich. Die Kiewer benutzten sie früher als Moskauer und Petersburger, und noch vor nicht langer Zeit hatte die ukrainische Hauptstadt eines der umfangreichsten und weitverzweigtesten Schienennetze auf der Welt.

### **Von der Pferdebahn zur Elektrizität**

Die erste elektrische Straßenbahn in Kiew fuhr 1892 auf der abschüssigen Straße Alexandersteig (Oleksandrivskij Uzviz – heute Volodymyrskij) und verband damit Podil mit dem Chreschtschatyk. Auf der Strecke fuhren die Waggons der berühmten Firma Pullman. Die entzückten Kiewer eilten in Massen herbei, um in dem Wunder der Technik spazierenzufahren, und die erste Linie fuhr ihre Kosten nach nur einem Jahr wieder ein.

Die Pullman-Waggons fuhren auf den Schienen der Pferdebahn – einer mehrsitzigen pferdegezogen Kutsche, dem Vorläufer der elektrischen Straßenbahn.

Das bedächtige Kiew akzeptiert Neuerungen nicht so leicht, und um den Straßenbahnbetrieb in Gang zu bringen, benötigte man nicht mehr und nicht weniger als 23 Jahre, ab dem Jahr 1869. Erst 1886 wurde mit großer Mühe das Projekt des Ingenieurs und Generalmajors Amand Jegorowitsch Struve angenommen. Der Papierkrieg dauerte noch drei Jahre, bis zum Jahr 1890 wurde durch die Kiewer Stadtverwaltung die Dienstordnung für die „Gesellschaft der Kiewer städtischen Eisenbahn“ unterschrieben, und die Pferdebahn nahm ihre Arbeit auf.

Die Pferdebahn fuhr auf der Strecke Zarenplatz (Europäischer Platz) – Chreschtschatyk – Velyka Vasylykivska-Straße und beförderte Passagiere vom Kontraktowaplatz zur heutigen Frunsestraße.

Die Neuerung bereicherte das Leben der Stadtbürger nicht nur, sondern brachte in dieses auch eine Reihe von Problemen. Regelmäßig gab es Verkehrsunfälle unter Beteiligung der Kutscher. Randalierer legten Steine auf die Schienen. Von Zeit zu Zeit fielen Menschen aus den Waggons auf die Straße, und im Winter schaffte es die Straßenbahn nicht, zu bremsen.

Doch das Hauptproblem des Straßenbahnnetzes war die Pferdezugkraft. Die fügsamen Pferdchen bewältigten nicht die abschüssigen Kiewer Hügel, rackerten sich ab und gingen früh in Rente. Bei einem Fahrpreis zwischen drei und fünf Kopeken (abhängig vom Streckenabschnitt) fuhr die Bahn pausenlos Verluste ein.

Eigentlich war das Aufkommen der elektrischen Straßenbahn durch das schwierige Kiewer Gelände bedingt. Eine Dampflok wurde unter städtischen Bedingungen auf dem Abschnitt von Demejevka bis zum Hotel „Europa“ getestet, doch es stellte sich heraus, dass sie zu sehr dampft. Daher ging man von der Pferdekraft gleich zur fortschrittlichen Elektrizität über.

Die Quellen bekräftigen, dass der weitsichtige Struve von Anfang an für die Elektrizität war, doch fand er kein Verständnis bei den Beamten. Sie forderten eine Garantie, den Betrieb der elektrischen Straßenbahn einzustellen, wenn sie „irgendeinen Einfluss auf das Telegrafien- und Telefonsystem zu deren Nachteil aufweist und überhaupt

die Sicherheit der Einwohner ungenügend garantiert.“

Aber der Fortschritt besiegte die Beamten. Ende April 1892 liefen die Arbeiten zur Verlegung von Schienen auf den Straßen Fundukleiwskij (heute B. Chmel'nizkoho) und Malij Zhitomyrskij sowie auf dem Bibikowskij-Boulevard (heute Schewtschenko-Boulevard) auf Hochtouren. Parallel dazu wurde ein Kraftwerk in der Nähe der Christi-Geburtskirche auf dem Postplatz gebaut. Und am 20. Mai um ein Uhr nachmittags fand eine Testfahrt entlang der Oleksandriwskoi hori unter Beteiligung der gesamten Stadt- und Gebietsführung statt. Das Ereignis war ein Erfolg, und am 13. Juni 1892, einem Montag, nahm die elektrische Straßenbahn ihren Passagierbetrieb auf.

### Der Elektromotor – Freund des Fahrgastes

Der Tag der Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbahn wurde der erste Tag eines rasanten Niederganges der Pferdebahn. Die Verlängerung der Strecke von Oleksandriwskij uzviz nach Petschersk wurde 1893 gleich mit Elektroantrieb eröffnet. Innerhalb von zwei Jahren verschwanden pferdegezogene Waggonen von den Kiewer Straßen.

Der Wind der Veränderung wehte immer stärker, Moskau und Petersburg bleiben schmachvoll zurück. In Moskau fuhren Straßenbahnen ab 1899, und in der Hauptstadt des Reiches, Sankt Petersburg, wurde die elektrische Straßenbahn erst 1907 in Betrieb genommen. In Kiew wurde als letztes 1904 die Vorstadtlinie nach Puschtscha-Wodizja elektrifiziert, doch dort arbeiteten schon damals keine Pferde, sondern eine kleine Lokomotive fuhr.

Im Mai 1905 begann der sogenannte „Michajl'ivsker elektrische Kabel-Aufzug“ seine Tätigkeit. In einfachen Worten: eine Seilbahn. Auch dies die erste im Russischen Reich. Zu Beginn war sie bedeutend kürzer. Der Schienenweg verband die obere Terasse des Wolodomyrskij girka-Parks mit der Borytschiv Tik-Straße – weiter unterhalb gab es kleine Eigentümehäuser mit rechthaberischen Eigentümern. Sie davon zu überzeugen, das Private zugunsten des Öffentlichen zu opfern, vermochte nur die Sowjetmacht: 1928 wurde die Seilbahn restauriert und die Linie um 38 Meter bis zur heutigen Petro Sahajdatschnij-Straße verlängert und das Transportmittel bekam den Namen des Kiewer Bolschewiken Andrij Iwanow.

Es sei angemerkt, dass auf der Welt rund 400 Seilbahnen existieren (darunter 63 in den USA und 62 in der Schweiz. Auf dem Gebiet der ehemaligen UdSSR gibt es nur neun. Und unsere ist die älteste.

### Schienenkriege

Bis zum Jahr 1913 zählte man in Kiew zwanzig permanente Strecken sowie eine Sommerstrecke. Dazu vier unabhängige Strecken: die Schmalspurbahn entlang der Brest-Litowsker Chaussee und von der heutigen Powitroflotskoho-Brücke zur Kadettenanstalt, die Demejewker Straßenbahn und die Benzinstraßenbahn, die nach Darnizja fuhr. Mit der Straßenbahn konnte man nach Zwirnynez, Lawra und Syrez gelangen, von Lukjanivka nach Kurenivka durch eine steile Schlucht, sie krochen entlang der Kruglouniwersytetskij-Straße, rollten über die Malij Zhitomyrskij-Straße. Eine der ältesten Linien ging entlang der Saksanskoho-Straße.

Ja, alle Strecken waren privat und gehörten irgendjemandem. Einen siebzigprozentigen Anteil an der immer einträglichen Gesellschaft der städtischen Eisenbahnen verkauften nach dem Tod des Geschäftspartners Struves, Lazar Brodskij, dessen Nachkommen an die belgische Aktiengesellschaft „Les Tramways de Kieff“. Die Belgier erwiesen sich als nachlässige Eigentümer und kamen dadurch sofort in Konflikt mit der Stadtverwaltung. Dieser wurde durch die Revolution beendet.

Mit der Zeit wurde die Straßenbahn im Zentrum überall durch den Oberleitungsbus ersetzt. Aber am linken Ufer des Dnepr und in den Außenbezirken erlebte sie einen zweiten Frühling: seit den 50er Jahren wurden aktiv Gleise über die Paton-Brücke zum Leningrader Platz, zum Darnizker Seidenkombinat und nach Tscherywonij chutor verlegt. Etwas später wurde eine Linie in den Bezirk Widradnyj verlegt, von wo aus ein Weg zum damaligen Außenbezirk Borschtschahiwka abzweigte. Dort war es der Schnellstraßenbahn bestimmt, geboren zu werden.

Zum Ende des Jahres 1978 erreichte die Kiewer Straßenbahn, trotz des Auftritts der fortschrittlicheren Straßenbahn, den Gipfel ihrer Entwicklung. Auf beinahe dreihundert Kilometern Streckennetz fuhren rund 1.000 Waggons. Damals wurde auch die Strecke der Schnellstraßenbahn, der ersten in der UdSSR, zu Ende gebaut.

Der neue Geist der neunziger Jahre und des Beginns des 21. Jahrhunderts brachte jähe Veränderungen im Leben der Kiewer Straßenbahn, die sich hauptsächlich in der Kürzung von Strecken ausdrückten.

2004 verschwand die Straßenbahnverbindung mit dem Südufer. Die Line von Troeschtschina zur U-Bahnstation „Liwoberezhna“ wurde auch nicht zu Ende gebaut. Dafür ist kurzfristig die Fertigstellung der Restaurierung der Linie von Borschtschahiwka zum Bahnhof geplant, außerdem die Inbetriebnahme moderner Waggons und die Verbindung der Endstationen zweier Linien – „Awtohenij zavod“ und „Michajlivska Borschtschahiwka“. Es gibt den Plan, die Straßenbahnlinie nach Oskorky zu verlängern, doch gleichzeitig werden die Schienen auf der Naberezhne-Chaussee demontiert

Das Leben bewegt sich vorwärts, und die Anhänger der Straßenbahn verzagen nicht. Man sagt, dass die Straßenbahn im unter Autoabgasen erstickenden Europa eine stürmische Renaissance erlebt. Auch irgendwo in Amerika hat man sich an die Straßenbahn erinnert. So ist es auch vollkommen möglich, dass irgendwann die Straßenbahn wieder über die Kiewer Hügel zieht.

**Dmitrij Saborin**

Quelle: [Weekly.ua](http://Weekly.ua)

Übersetzer: **Robert Kalimullin** — Wörter: 1341



[Robert Kalimullin](#) arbeitet als freier Journalist, Autor und Übersetzer in Berlin. Neben der Ukraine befasst er sich hauptsächlich mit Russland, Polen und Estland.

Namensnennung-Keine kommerzielle Nutzung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0 Deutschland Sie dürfen:

- das Werk vervielfältigen, verbreiten und öffentlich zugänglich machen
- Bearbeitungen des Werkes anfertigen

Zu den folgenden Bedingungen:

**Namensnennung.** Sie müssen den Namen des Autors/Rechteinhabers in der von ihm festgelegten Weise nennen (wodurch aber nicht der Eindruck entstehen darf, Sie oder die Nutzung des Werkes durch Sie würden entlohnt).

**Keine kommerzielle Nutzung.** Dieses Werk darf nicht für kommerzielle Zwecke verwendet werden.

**Weitergabe unter gleichen Bedingungen.** Wenn Sie dieses Werk bearbeiten oder in anderer Weise umgestalten, verändern oder als Grundlage für ein anderes Werk verwenden, dürfen Sie das neu entstandene Werk nur unter Verwendung von Lizenzbedingungen weitergeben, die mit denen dieses Lizenzvertrages identisch oder vergleichbar sind.

- Im Falle einer Verbreitung müssen Sie anderen die Lizenzbedingungen, unter welche dieses Werk fällt, mitteilen. Am Einfachsten ist es, einen Link auf diese Seite einzubinden.
- Jede der vorgenannten Bedingungen kann aufgehoben werden, sofern Sie die Einwilligung des Rechteinhabers dazu erhalten.
- Diese Lizenz lässt die Urheberpersönlichkeitsrechte unberührt.

**Haftungsausschluss**

Die Commons Deed ist kein Lizenzvertrag. Sie ist lediglich ein Referenztext, der den zugrundeliegenden Lizenzvertrag übersichtlich und in allgemeinverständlicher Sprache wiedergibt. Die Deed selbst entfaltet keine juristische Wirkung und erscheint im eigentlichen Lizenzvertrag nicht.

Creative Commons ist keine Rechtsanwalts-gesellschaft und leistet keine Rechtsberatung. Die Weitergabe und Verlinkung des Commons Deeds führt zu keinem Mandatsverhältnis.

Die gesetzlichen Schranken des Urheberrechts bleiben hiervon unberührt.

Die Commons Deed ist eine Zusammenfassung des Lizenzvertrags in allgemeinverständlicher Sprache.