



ZÜNDFUNKE

Das Gaslaternen-Journal

Nummer 40 * Ausgabe 2/2013 * Jahrgang 6 * 5,00 Euro

17. Februar 2013

Als West-Berlins Straßenbahn sterben musste –
Gibt es eine Parallele zum Gaslicht-Abriss?

40



Berlin-Karolinenhof: Im Februar 2013 kam der Winter nochmals zurück. In der Vetschauer Allee wirbelt die Straßenbahn der Linie 68 den Schnee ordentlich auf. Nur noch in zwei Berliner Straßen kann man eine Straßenbahn zusammen mit Gaslicht erleben. Neben dieser ist das noch Alt-Mahlsdorf, an der Endstelle der Linie 62. Die Vetschauer Allee ist eine reine Anliegerstraße, es gibt kaum Verkehr. Markant sind hier auch die Betonkandelaber mit Gas-Hängeleuchten, einige wurden inzwischen durch Stahlmaste ersetzt

Inhaltsverzeichnis dieser Ausgabe

Seite 3 Berlin aktuell – Das Gaslaternenmuseum	Seite 8 Brandenburg hat viel zu bieten
Seite 4... Glühkörper – Die wundersame Vermehrung der Asche	Seite 10.. Gaslicht in Bremen
Seite 5... GASAG liefert Gas für die Beleuchtung	Seite 11.. Als West-Berlins Straßenbahn sterben musste
Seite 6... Düsseldorf aktuell – Gaslaternen im Karneval	Seite 27 Graf Koks
Seite 7... Frankfurt aktuell – Künstlerin unterstützt Gaslicht	Seite 28 Mit Gaslicht fotografiert (22) – Hamburg
	Seite 31.. Impressum; UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

DER ZÜNDFUNKE

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE FEBRUAR 2013 LIEBE FREUNDE DES GUTEN LICHTS!

Mit der 40. Ausgabe unseres Gaslaternen-Journals wollen wir unseren Gaslichtfreunden, Vereinsmitgliedern und Lesern, unter denen sich, wie wir wissen, auch zahlreiche Freunde des öffentlichen Nahverkehrs befinden, eine – wie wir meinen – interessante Reportage bieten: Die vor 60 Jahren stattgefundenen Ereignisse um die Entscheidung, die Straßenbahn im Westteil Berlins abzuschaffen. Bei Betrachtung der Geschichte um einen äußerst fragwürdigen Beschluss fallen einem durchaus gewisse Parallelen zu den aktuellen Plänen auf, nun auch Berlins Gas-Straßenbeleuchtung – ebenfalls ein Markenzeichen der Hauptstadt – abzureißen.

Gute zwei Jahrzehnte nach Einstellung der letzten Straßenbahnlinie in West-Berlin war man übrigens in Berliner Senatskreisen offenbar zu der Einsicht gelangt, dass die Abschaffung der beliebten „Elektrischen“ ein Fehler war. Mit dem Fall der Mauer kam die einmalige Gelegenheit, etwas Reparatur zu betreiben. Schon bald kam die erste Tram (so heißt sie inzwischen offiziell in Berlin) vom ehemaligen Osten in den Westteil Berlins, nach Wedding, zurück.

Ob es mit den Berliner Gasleuchten irgendwann mal ebenso verläuft? Muss das historisch gewachsene Gaslicht-Netz erst zerstört werden, damit es in kleinen Schritten etliche Jahre später erneut zum Leben erweckt wird? Neben einer ausführlichen Darstellung haben wir tief in unserem Bilder-Fundus gekramt und zahlreiche spannende Fotos entdeckt. Straßenbahn und Gaslaternen – ein unerschöpfliches Thema! An dieser Stelle vielen Dank allen, die Fotos zur Verfügung gestellt und damit zu diesem wie wir meinen gelungenen Artikel beigetragen haben.

Wir berichten außerdem über das Gaslaternen-Freilichtmuseum sowie über den Versuch, aus Mücken Elefanten zu machen (Glühkörper und deren Hinterlassenschaften). Und Überhaupt: Was über die Leuchtmittel der Gaslaternen berichtet wird, spottet bisweilen jeder Beschreibung.

Interessantes gibt es auch aus dem Land Brandenburg zu vermelden: Nirgends ist in Deutschland die Chance besser, den Himmel ohne den üblichen Lichtsmog zu beobachten. Frankfurt am Main meldet sich ebenfalls: Dort hat eine Künstlerin ihr Herz für das Gaslicht entdeckt. Und in Düsseldorf waren die Gaslaternen ein Thema beim Karneval.

In unserer Reihe „Mit Gaslicht fotografiert“ sind wir diesmal erneut in der Hansestadt Hamburg unterwegs. Und wieder drehen sich die Bilder um Straßenbahnen und Gaslaternen.

Mit den Gedanken von Graf Koks und unserem Glühwürmchen schließen wir unsere Jubiläumsausgabe ab und wünschen viel Spaß und gute Unterhaltung.

Die Zündfunken-Redaktion

SZENE, FREIRAUM, GASLATERNE



Gelegentlich sieht man in Berlin auch sehr anspruchsvolle Graffiti-Kunst wie an dieser eher langweiligen Brandmauer. Und am Abend wird die Gas-Hängeleuchte dieses nette Bild mit ihrem Gaslicht sanft in Szene setzen. Im Schaufenster rechts unten spiegelt sich die Laterne ebenfalls. Das Bild entstand im Oktober 2012 in Berlin-Kreuzberg/Maybachufer.

Bild: Joachim Raetzer

DER ZÜNDFUNKE

BERLIN AKTUELL



SCHUTZ VON KULTURGUT IM ÖFFENTLICHEN RAUM – EIN BEISPIEL WEHRHAFTER DEMOKRATIE? ODER: Weshalb das Gaslaternenmuseum nicht ins Museum abgeschoben werden darf

Der "Tagesspiegel" berichtete in den letzten zwei Jahren mehrfach über den bemitleidenswerten Zustand des Gaslaternen-Freilicht-Museums an der Straße des 17. Juni. Vandalismus macht den Laternen dort sehr zu schaffen, obwohl sie nur wenige Meter von der Straße des 17. Juni, von einem Hotel, einem Fast-Food-Restaurant und von einem fast rund um die Uhr bedienten S-Bahnhof entfernt ihr farbechtes Licht verbreiten.

Die Dezember-Ausgabe des "Zündfunken" griff dieses Thema ebenfalls auf und beleuchtete die Haltung des Museums für Verkehr und Technik sowie die der zuständigen Senatsverwaltung. Letztere hat (das muss man zugeben) in der Debatte um "Jessica" und "LED-Gaslicht-Attrappen" stets sehr geschickt auf ein paar Straßenzüge verwiesen, die man vorerst verschonen würde. Das Freilichtmuseum im Tiergarten wurde aber bislang nur dann erwähnt, wenn es darum ging, die dortigen Laternen ins Museum für Verkehr und Technik zu bringen, da sie, und es ist tatsächlich das Argument des Senats, im öffentlichen Straßenland in kürzester Zeit zerstört würden.

Was erst einmal nach ernsthafter Besorgnis klingt, ist bei näherer Betrachtung doch das Eingeständnis, dass die Bundeshauptstadt (angeblich) nicht in der Lage ist, ein paar historische Laternen vor Verwüstung und Zerstörung zu schützen, obgleich sich dieses Laternenensemble und seine erklärenden Tafeln direkt in der City West befindet.

Für Ortsunkundige: Das Gaslaternen-Freilichtmuseum ist in direkter Sichtweite einer achtpurigen Hauptverbindungsstraße, die von der Technischen Universität zur Siegessäule führt. Wir haben es also hier nicht mit einem Objekt zu tun, das sich schon auf Grund seiner Lage nicht schützen lässt, sondern mit einem ganz bewusst an dieser Stelle errichteten Ensemble, das absichtlich an dieser zentralen Stelle errichtet wurde, um möglichst viele Menschen auf eine kurze Entdeckungsreise in die Geschichte der Straßenbeleuchtung einzuladen.



Lageplan im Freilichtmuseum, Bild: Joachim Raetzer

Bevor man sich nun in Kosten-Nutzen-Rechnungen stürzt, empfiehlt sich ein Blick zurück - nämlich in das Jahr 1978. In diesem Jahr wurde ebendiese Ausstellung vom Senator für Bauen, Wohnen und Verkehr, Harry Ristock, und Vertretern der Berliner GASAG feierlich eröffnet. Der Senator sprach sich ganz bewusst für den Standort im Tiergarten aus, wo bis heute jeden Tag Spaziergänger plötzlich auf die interessanten Laternen und die Erläuterungen treffen - und sich dann vielleicht zum ersten Mal in ihrem Leben mit der Thematik auseinandersetzen.

Das Museum für Verkehr und Technik ist ohne Zweifel eine wichtige und wertvolle Einrichtung unserer Stadt, ein Umzug der historischen Gaslaternen aus dem Tiergarten liefe dem ursprünglichen Zweck dieses für alle offenen Freilichtmuseums jedoch zuwider und ließe sich nur als weiteres Armutszeugnis für diesen Senat und somit für diese Stadt bezeichnen.

DER ZÜNDFUNKE

Die Polizeidirektion ZA, also der "Zentrale Objektschutz", beschäftigt aktuell etwa 1.100 Mitarbeiter, die für den Schutz von 586 Objekten verantwortlich sind, teilweise stationär, meistens aber durch regelmäßige Kontrollfahrten. Das funktioniert de facto problemlos, zumindest haben sich bislang weder die Bundeskanzlerin noch die Botschaft von Äthiopien über anhaltenden Vandalismus bei den zuständigen Stellen beschwert.

Bei 586 Objekten, die es im Land Berlin zu schützen gilt, sollte es ja eigentlich kein größeres Problem darstellen, ein Objekt, das so zentral liegt und an dem Mitarbeiter des Objektschutzes regelmäßig vorbeifahren (nämlich auf dem Weg zum nächsten "schützenswerten" Objekt), in die entsprechende Liste aufzunehmen.

Ein Staat, der es nicht einmal schafft, ein paar historisch wertvolle Laternen vor Kriminellen zu schützen und deshalb die Leuchten an einen "sicheren" Ort bringen möchte, schafft automatisch einen vollzugsfreien Raum, in dem möglicherweise bald darauf eine destruktive Minderheit die restlichen 98% der Einwohner fremdbestimmt.

Die Antwort auf die Zerstörungswut darf also keinesfalls in der Verlegung des Museums oder womöglich der Entsendung von Sozialpädagogen liegen. Eine dauerhaft akzeptable Situation für Anwohner, Passanten und Besucher des Gaslaternen-Freilichtmuseums kann an diesem Ort wohl nur durch regelmäßige Präsenz der Exekutive gewährleistet bzw. überhaupt wieder geschaffen werden.

Nicolas Jost

EWIG GRÜßT DAS MURMELTIER

GLÜHKÖRPER? – DIE WUNDERSAME VERMEHRUNG DER ASCHE

Kürzlich diktierte der „Gaslicht-Abriss-Bevollmächtigte“ der Berliner Stadtentwicklungsverwaltung, Staatssekretär Christian Gaebler bei einem Interview geradezu Abenteuerliches in die Blöcke. Er behauptete, dass bei der Entsorgung der Glühkörper für Berlins Gas-Straßenbeleuchtung jährlich etwa 30 Fässer mit je 40 Liter schwach radioaktiven Stoffen anfielen. Die dabei entstehenden Entsorgungskosten beliefen sich auf etwa 80.000 €.

Wie Meister Gaebler auf diese (Un-)Menge kommt, wäre dann doch mal zu hinterfragen.

Wir beschäftigen uns ja ebenfalls immer wieder mit diesem Thema, da es auch in der Vergangenheit geeignet war, die Bevölkerung zu verunsichern (gefährliche Radioaktivität usw.) und die Akzeptanz der Menschen zu erhöhen, sich von den von der Bürokratie gehassten Gasleuchten zu trennen. Interessant ist dabei die Publikation „GAS KIEKER“, es handelt es sich um die Mitarbeiter-Zeitung der Berliner GASAG. In der



Oben: Winter-Impressionen (2007), Bild: Joachim Raetzer
Unten: Hängeleuchten sind etwas außerhalb der Reichweite zerstörerischer Hände, Bild: Oliver Frühschütz



Ausgabe März 2001/Spezial, eine Sonderveröffentlichung zum Ende der Zuständigkeit für die Berliner Gasstraßenbeleuchtung ist folgendes zu lesen:

ZITAT:...*„Der Glühstrumpf ist ein Seidengewebe, welches an einem Keramikring befestigt ist. Er verbrennt zu wenigen Milligramm Asche, die der Regen wegspült. Der Ring wird wieder zu Erde zerstampft. Es gibt also nicht die schwierigen Recycling-Aufgaben, die beim Entsorgen von elektrischen Energiesparlampen zu bewältigen sind. Kein aufwendigen Trennen von Glas, Metall und Plastik. Kein Entsorgen von hochgiftigem Sondernüll, der durch schwermetallhaltige Beschichtungs- und Füllstoffe wie Quecksilber oder Natrium anfällt...“*

Und in der Fachzeitschrift „LICHT“ – Ausgabe 1-2/2009 schreibt Dipl.-Ing. Michael Kraft, letzter Abteilungsleiter der Abteilung Gasstraßenbeleuchtung bei der Berliner GASAG folgendes:

ZITAT:...*„Ebenso ist es nicht zutreffend, dass 50 kg schwach radioaktive Glühkörperreste von den jährlich eingesetzten 200.000 Stück zu entsorgen sind. Schon deshalb nicht, weil das reine Gewebe (besser Aschegegerüst) nach dem Abbrennen des Transportlacks nur noch maximal 0,15 Gramm wiegt. Bis zur Erneuerung verglühen davon wiederum*

DER ZÜNDFUNKE

80 % Jahrzehntlang geführte Entsorgungsdokumente von vor 2000 belegen eine jährliche Entsorgungsmenge von nicht mehr als zwei bis drei Kilogramm ...“

Der Beitrag von Michael Kraft – der es ja qua Amt wissen musste – war sozusagen eine Antwort auf einen Artikel des inzwischen gut bekannten Professors Peter Marx, LED-Lichtexperte und jahrelang stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Firma Semperlux (jetzt Selux), die den lukrativen Auftrag erhielten, über 8.000 „Jessica“-Kompaktleuchtstofflampen als Ersatz für die Gas-Reihenleuchten zu liefern. Marx' Artikel erschien in der Ausgabe 6/2008 der Zeitschrift „LICHT“. Und Marx stellte darin mehrere unhaltbare Behauptungen auf, unter anderem die, dass Berlins Gasleuchten pro Jahr etwa 50 Kilogramm schwach radioaktiven Sondernüll produzieren würden.

Die abenteuerlichen Zahlen sind übrigens erstmals von der im Jahr 2005 noch für die Beleuchtung zuständigen Stadträtin des Bezirks Mitte, Dorothee Dubrau (Grüne) in Umlauf gebracht worden. Da war nicht nur die Rede von großen Mengen radioaktivem Abfall, sondern auch noch von angeblichen 700.000 m³ Methangas, welches aus undichten Leitungen oder ausgeblasenen Gaslaternen entweichen und das Klima schädigen würde. Und Professor Marx verstieg sich in dem angegebenen Artikel zu abenteuerlichen Behauptungen. So „würden die Verkehrsteilnehmer psychologisch geblendet durch die hellen punktförmigen Lichtquellen“ (soll heißen Glühkörper). Und auch zur Kriminalität wusste Marx etwas zu sagen: „Die Kriminalitätsrate bei Delikten wie Raub, Überfall, Auto- und Hauseinbrüche sowie Sexualdelikten nehme bei Erhöhung der Beleuchtungsqualität (also: elektrische Beleuchtung) ab. Marx kommt zu dem Ergebnis, dass „aus Gründen der Wirtschaftlichkeit, der Verkehrssicherheit, der allgemeinen Sicherheit und des Umweltschutzes eine moderne elektrische Straßenbeleuchtung im öffentlichen Interesse und somit einer veralteten Gasbeleuchtung vorzuziehen sei.“



Immer wieder gern als bedrohliches Monster dargestellt: Gasglühkörper in einer AUER-Verpackung, Bild: Rolf Hölterhoff

Nun wissen wir also, woher der „Gasbeleuchtungs-Experte“, Herr Staatssekretär Gaebler, sein Wissen über die angebliche Entsorgungsmenge bezogen hat. Der propagandistische Duktus des Elektro-Lobbyisten Dr. Peter Marx lässt grüßen. Herr Gaebler hat sich damit in dieser Frage einmal mehr zum Sprachrohr der Stromlobbyisten gemacht. Er verbreitet wissentlich oder unwissentlich offenkundig falsche Behauptungen. Und mit diesen Behauptungen werden sowohl Entscheidungsträger (Abgeordnete) als auch Bürger im buchstäblichen Sinne hinters Licht geführt.

Nico Wolf

GASAG LIEFERT GAS FÜR DIE BELEUCHTUNG

Wie die Presseabteilung der Berliner GASAG vor wenigen Tagen mitteilte, hat das Land Berlin den Berliner Gaswerken AG (GASAG) den Zuschlag zur Erdgaslieferung von circa einer Milliarde Kilowattstunden für das Jahr 2014 erteilt. Damit versorgt die GASAG etwa 2.200 öffentliche Einrichtungen und die Gasstraßenbeleuchtung (derzeit 42.500 Gasleuchten) mit Erdgas und Bio-Erdgas. Durch die Einspeisung von Bio-Erdgas in das Gasnetz werden in der Region etwa 18.000 Tonnen weniger Kohlendioxid ausgestoßen. Dies entspricht dem CO₂-Ausstoß von etwa 8.000 PKW oder 4.500 Einfamilienhäusern, so die GASAG.

Bio-Erdgas ist eine grüne Energie mit Zukunftsperspektive. Aus nachwachsenden Rohstoffen hergestellt, ist seine Klimabilanz bei der Verbrennung nahezu CO₂-neutral und es ist vielseitig einsetzbar: Der Brennstoff kann zum Heizen, Kochen und Beleuchten genauso verwendet werden wie für moderne Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen. Im Gegensatz zu Wind- oder Sonnenenergie kann Bio-Erdgas einfach gespeichert werden und gelangt über die vorhandenen Erdgas-Leitungen zum Verbraucher. Die GASAG ist nach eigenen Angaben schon seit mehr als drei Jahren in Produktion, Handel und Vertrieb von Bio-Erdgas aktiv. Dabei ist die Energieversorgung aus einheimischen nachwachsenden Rohstoffen nicht nur ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz, sondern sie stärkt auch die Wirtschaftskraft der Region und schafft erfolgreiche regionale Kreisläufe.

Die erste Bio-Erdgas-Anlage mit Beteiligung des GASAG-Konzerns am Standort Rathenow erzeugt bereits seit September 2009 jedes Jahr rund 45 Millionen Kilowattstunden Bio-Erdgas. Im November 2011 wurde eine neue Bio-Erdgas-Anlage des Berliner Energieversorgers im Neuen Hafen in Schwedt/Oder in Betrieb genommen. Hier wird Bio-Erdgas mit einem Energiegehalt von 60 Millionen Kilowattstunden produziert. Das entspricht dem Heizwärme- und Warmwasserbedarf von rund 3.000 Einfamilienhäusern. Zur Erzeugung des Bio-Erdgases werden jährlich rund 65.000 Tonnen Pflanzensilage verarbeitet. Beim Verbraucher kann das Bio-Erdgas genauso wie herkömmliches Erdgas verwendet werden.

BG

DER ZÜNDFUNKE

DÜSSELDORF



OCH DAT NOCH – LOTT DE ALDE JAS LATÄNE STONN



Wie bereits vor vier Jahren waren auch beim Rosenmontagszug 2013 (Motto: „Och dat noch!“) Düsseldorfs Gaslaternen Thema eines Motiwagens. Der Karnevalverein „Spiesratze“ nahm mit einem großen bunten Wagen daran teil. Oberbürgermeister Dirk Elbers bekam dabei ordentlich sein Fett weg. Er wurde als Diplom-Handlanger bezeichnet und man sieht ihn mit einer Flex, wie er eine Gaslaterne zerschneidet. Übrigens sind seine Stellvertreterin, Frau Bürgermeisterin Gudrun Hock, sowie Frau Dr. Susanne Anna, die Leiterin des Stadtmuseums, seit kurzem Mitglieder der Spiesratze.

Wir bedanken uns ganz herzlich bei den Spiesratzen für den ausgefallenen und schönen Wagen und für die Unterstützung für unseren Einsatz zur Rettung der Düsseldorfer Gasbeleuchtung.

Bettina Grimm



Düsseldorfs OB Elbers beim Meucheln der Gaslaternen, Bilder: Georg Schumacher

Die Geschichte des Karnevalsvereins Spiesratze reicht bis in das Jahr 1896 zurück. Damals gründete man die Spiesratze als eine an das Bauhandwerk angelehnte Karnevals-gesellschaft. Bereits ein Jahr später nahm man als „Düsseldorfer Spiesratze-Innung“ erstmals an einem Rosenmontagszug teil. Als sich der damalige Vorsitzende aus gesundheitlichen Gründen zurückzog, löste sich die Gesellschaft zunächst wieder auf, gründete sich aber 1911 neu. Die Spiesratze verstehen sich als Verfechter volkstümlichen Karnevals. Da die Gründung der Gesellschaft auf das Bauhandwerk zurückgeht, tragen die Mitglieder bei ihrem jocken Treiben meist das „Baselöngken“, eine blau-weiß gestreifte Jacke, dazu eine weiße Hose und die „Putzerkappe“. Der Sitzungspräsident nennt sich „Oberpolier“.

Mehr Informationen dazu unter:
www.spiesratze.de

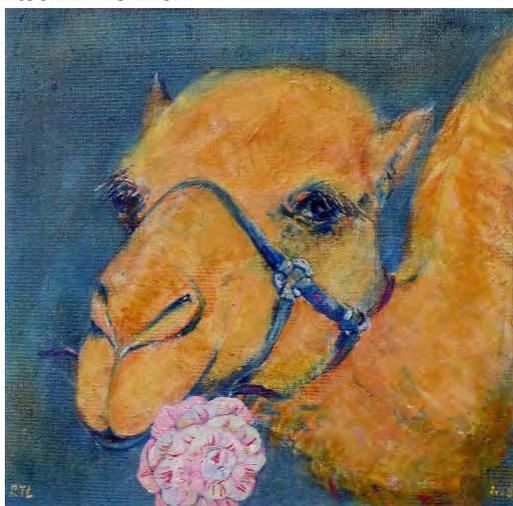
7 DER ZÜNDFUNKE

FRANKFURT AM MAIN



KÜNSTLERIN UNTERSTÜTZT GASLICHT

Einen ganz besonderen Beitrag zu den Aktivitäten der Gaslicht-Freunde in Frankfurt leistet die im Dichterviertel ansässige Künstlerin Renate Tessmar-Leonardy (RTL). In Berlin geboren und in Schleswig-Holstein sowie Karlsruhe-Durlach aufgewachsen, studierte Frau Tessmar-Leonardy Sprachen und arbeitete als Übersetzerin im früheren Bundespostministerium. 1977 ging das Ehepaar Tessmar für die GTZ zunächst nach Tansania: Dort nahm sie regelmäßigen Zeichenunterricht. Ab 1980 lebte sie fünf Jahre im indonesischen Jakarta, arbeitete dort an der Internationalen Schule und nahm Unterricht in klassischer Aquarelltechnik. Von 1985 bis 2000 lebte sie in Frankfurt am Main und erweiterte stetig ihr künstlerisches Repertoire. 2001-2005 lebten und arbeiteten die Tessmars in Südafrika. Mit ihrem Ehemann Uwe Tessmar richtete sie im Juli 2006 ein Atelier am Mainkai in Frankfurt ein. Gut zwei Jahre später bezogen sie ihr neues Atelier im Stadtteil Hedderheim. Interessierte können dort bei dem Künstlerpaar Unterricht in Zeichen- und Aquarelltechnik nehmen.



Die Künstlerin liebt Kamelien und Kamele ...und Gaslaternen...

Seit 1998 finden immer wieder Ausstellungen ihrer Bilder statt, so beispielsweise 1999, 2001 und 2009 Einzelausstellungen im Frankfurter Palmengarten zur Kamelienschau. Auch im südafrikanischen Pretoria wurden ihre Werke auf verschiedenen Ausstellungen gezeigt.

Seit Beginn der Diskussion um die Zukunft des Gaslichts und der Gaslaternen in Frankfurt stehen Renate und Uwe Tessmar an der Seite der Freunde des besonderen Lichts und engagieren sich zusammen mit den Anwohnern des Dichterviertels und der ProGaslicht-Gruppe in Frankfurt am Main für die vertraute Beleuchtung.



Verewigte Frankfurter Gaslaternen auf den Gemälden von Renate Tessmar-Leonardy.



Bilder: Renate Tessmar-Leonardy.

Bild auf der folgenden Seite 8 oben: Bürgervereinigung Dichterviertel

Vor kurzem verewigte RTL die Gaslaternen durch zwei Werke, die wir an dieser Stelle gerne zeigen. Das Bild mit dem Titel „Wir lieben unser Gaslicht“ wurde kürzlich bei einem Treffen dem Vorstandsvorsitzenden der Mainova AG, Dr. Constantin H. Alsheimer als Geschenk überreicht. Er versprach, dem Bild in seinem Arbeitszimmer einen besonderen Platz zu geben. Hoffen wir, dass das Bild von Renate Tessmar-Leonardy dem Mainova-Vorstand die entsprechende Inspiration gibt, Frankfurts besondere Gasbeleuchtung dauerhaft zu erhalten und allen gegenteiligen Versuchen eine Abfuhr zu erteilen.

Bettina Grimm

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

8 DER ZÜNDFUNKE



So leicht lassen sich die Anwohner im Frankfurter Dichterviertel nicht hinters (Gas-)licht führen: Ortstermin mit der Stadtverordnetenvorsteherin, Frau Bernadette Weyland (links am Bildrand) unterm Gaslicht. Frau Weyland unterstützt die Gaslicht-Freunde, die Laterne passte leider nicht mehr ins Bild.

BRANDENBURG HAT VIEL ZU BIETEN



Natur pur in Brandenburg: Elche oder Wölfe, Bilder :Malene Thyssen (li.) und Bernard Landgraf (re.) und ein einzigartiger Sternenhimmel, Bild: Wikipedia



Die Mark Brandenburg, einst das Kernland Preußens, fällt bei der Betrachtung der deutschen Bundesländer durchaus etwas aus dem Rahmen. Zwar befindet sich quasi mittendrin (manche sagen auch mittenmang) der Moloch Berlin – man möge mir diesen Begriff verzeihen – mit etwa 3,6 Millionen Einwohnern. Doch je mehr man sich von diesem Ballungsgebiet entfernt, desto einsamer wird die mit etwa 2,5 Millionen Bewohnern recht menschenarme, aber naturreiche Provinz. Und das ist auch gut so. Denn nirgendwo in Deutschland ist die Natur noch (zumindest teilweise) so belassen, sind vor allem die tierischen Bewohner so außergewöhnlich. Hier fühlen sich so interessante Geschöpfe wie Störche, Biber, Seeadler, Wisente, Wölfe, Elche oder Großtrappen wohl. Zersiedelte Landschaften wie das Rhein-Main-Gebiet und der Großraum Stuttgart oder das dicht bevölkerte Ruhrgebiet können mit solchen Attraktionen wahrlich nicht aufwarten.

Kürzlich meldete nun eine märkische Zeitung, dass Brandenburg noch ein weiteres Spezifikum aufzuweisen hat: Im dünn besiedelten westlichen Havelland hat man den dunkelsten Ort Deutschlands ausgemacht. Soll heißen, dass an keinem anderen Punkt in der Republik die Milchstraße besser beobachtet werden kann als dort. Astronomen jubeln, müssen sie doch sonst im Notfall bis ins südwestafrikanische Namibia reisen, um derart viele Sterne am Himmel sehen zu können.

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)3379-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE



Das Sternbild Orion, aufgenommen unter dunklem (links) und lichtverschmutztem Himmel (rechts). Bild: Jeremy Stanley

Diese Erkenntnis kommt schon überraschend, denn Berlin mit seinem Lichtsmog (Light Pollution) liegt gerade mal 70 Kilometer östlich. Doch inzwischen ist klar, dass im westlichen Havelland kaum Streulicht auftritt. Damit ist es möglich, fremde Galaxien oder Gasnebel zu beobachten. Inzwischen ist man sich einig, aus diesem Umstand mehr zu machen, um beispielsweise Forscher oder Touristen anzulocken. Ein Gütesiegel soll her, dafür hat sich die Region bei der „International Dark-Sky Association (IDA)“ beworben, einer Vereinigung, die sich gegen die immer weiter voranschreitende Lichtverschmutzung wendet.

Die stellare Schutzgemeinschaft hat mittlerweile über 5000 Mitglieder in 70 Ländern. Ihr Ziel: Aufklärung über die weit reichenden Folgen der Light Pollution. IDA-Direktor David Crawford: *„Es geht nicht nur um die Arbeitsbedingungen der Astronomen. Das nächtliche Firmament ist für die gesamte Menschheit ein Fenster zum Universum. Die Verbindung mit etwas zu verlieren, das so viel älter und größer ist als wir, wäre ein unersetzbarer Verlust.“* Die Vereinten Nationen haben bereits Einsicht demonstriert: Im Juli 1999 wurde der Sternenhimmel auf einer UNO-Konferenz in Wien offiziell zum schützenswerten Kulturgut erklärt.

Eine der Forderungen der IDA ist, dass Kommunen nur öffentliche Beleuchtungsanlagen installieren, die nach unten abstrahlen und ein qualitativ mildes Licht abgeben. Und in den havelländischen Gemeinden, zu denen als sogenannte Pufferzone auch die Kreisstadt Rathenow gehört, scheint man für diesen Wunsch aufgeschlossen zu sein. Bisher galt auch in Deutschland die nächtliche Dunkelheit nicht unbedingt als Kulturgut. Doch das Bewusstsein scheint sich ganz langsam zu ändern, auch wenn der allgemeine Trend immer noch zu eher mehr künstlichem Licht geht. Äußerst kritisch sehen Lichtforscher den zunehmenden Einsatz von LED-Beleuchtungen, die für eine weitere Zunahme des Lichtsmogs sorgen werden, außerdem habe man ermittelt, dass 40 % der unter 30-Jährigen die Milchstraße noch nie gesehen haben. Dies bedeute einen erheblichen kulturellen Verlust, so die IDA. Zumal die permanente Helligkeit und der Verlust der Nacht

Stress für Mensch und Tier bedeutet. Wie dramatisch die Entwicklung ist, ergab ein Test, bei dem weit über Tausend Österreicher damit beschäftigt waren, die für sie sichtbaren Sterne zu zählen. Man kam in klaren Nächten im Durchschnitt auf etwa 450 funkelnde Lichtpunkte – ein geradezu klägliches Ergebnis. Denn vor 50 Jahren wurden bei einer ähnlichen Aktion noch rund 4500 Sterne gezählt. Das betrübliche Fazit der Experten: Neunzig Prozent der Sterne sind bereits im künstlichen Licht ertrunken. Von offizieller Seite wird das Thema Lichtverschmutzung bzw. Lichtsmog nach wie vor klein gehalten. Doch es dürfte an Bedeutung gewinnen.

Aber was heißt eigentlich Lichtverschmutzung? Entgegen landläufiger Meinung handelt es sich nicht um „schmutziges Licht“, sondern um die nächtliche „Verschmutzung“ der Umwelt durch künstliches Licht aus Beleuchtungsanlagen, das nach allen Richtungen gestreut und reflektiert wird. Man spricht auch von einer „Lichtglocke“, die insbesondere bei Nebel oder tief hängender Bewölkung gerade über den Metropolen weithin zu beobachten ist. Schuld daran ist eine geradezu überbordende „Beleuchtungswut“, die vielen Städten die Nacht geraubt hat. Unzählige und häufig überflüssige Lichtquellen wie gleißende Skybeamer, Leuchtreklame, aber auch ungeeignete Straßenlaternen oder Gebäudeanstrahlungen machen die Nacht zum Tag. Selbst in unbewohnten oder dünn besiedelten Gebieten schwindet die Nacht. Das marodierende Kunstlicht der Metropolen wird in der Atmosphäre durch Wasserdampf und verschiedene Moleküle gebündelt und flächendeckend zur Erdoberfläche reflektiert. Der diffuse Schleier verdeckt, was durch Jahrtausende verzückte. So kann bereits jeder fünfte Erdenbürger die Milchstraße – für Relativitätstheoretiker Albert Einstein einst der »Heiligenschein der Schöpfung« – nicht mehr mit bloßem Auge erkennen.

Bei der öffentlichen Straßenbeleuchtung hat die Entwicklung in den letzten Jahrzehnten zu einer beispiellosen „Lichtorgie“ geführt. In den 1960er und 1970er Jahren schien Geld für Energiekosten offenbar keine Rolle zu spielen, man überflutete Städte und Gemeinden geradezu inflationär mit elektrischen Straßenlaternen. Blicke in einschlägige Statistiken zeigen, in welchem Umfang die öffentlichen Lichtpunkte zunahm. Nach dem Sinn oder Unsinn wurde kaum gefragt. Und die bis dahin doch eher behagliche und menschenfreundliche Gas-Straßenbeleuchtung war den Stadt- und Verkehrsplanern nicht mehr hell genug und daher ein Dorn im Auge. Dabei hätten gerade die Gaslaternen – entsprechend modernisiert und mit ausreichend Leuchtmitteln (Glühkörpern) bestückt – für eine Vermeidung des Lichtsmogs sorgen können. Irgendwann erkannten das auch Forscher, die sich mit dem Phänomen der Lichtverschmutzung beschäftigten.

Schon vor etlichen Jahren forderten beispielsweise Wissenschaftler der Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Lepidopterologen (Schmetterlingsforscher), – Arge HeLep – dass Gaslaternen, soweit sie noch vorhanden sind, unbedingt erhalten und nicht durch elektrische Beleuchtung ersetzt werden sollten. Man verwies darauf, dass die Lichtfarbe des Gaslichts angenehm sei, darüber hinaus für Insekten unschädlich. Und bevor man Gas ohne jeden Nutzen über der

DER ZÜNDFUNKE

Nordsee abfackeln würde, sollte man es zur Beleuchtung von Straßen verwenden, so die Arge Helep.



Gasleuchte auf dem Kirchberg in der havelländischen Kreisstadt Rathenow, 28 Gasleuchten wurden vor einigen Jahren auf dem Kirchberg in Betrieb genommen, um das Flair des Platzes zu verschönern

Bild: Bettina Grimm

Fraktion in der Bezirksverordnetenversammlung Berlin-Steglitz/Zehlendorf im August vergangenen Jahres, dass sich Berlin auch weiterhin Gaslaternen leisten sollte, weil sie gerade nicht am Lichtsmog beteiligt seien. Immerhin hätten Messungen ergeben, dass die Hauptstadt in der Nacht 28-mal heller sei als der Sternenhimmel.

LICHTSMOG HEISST DAS THEMA

Bisher ist eine Trendwende in der Denkweise der für den Gaslaternen-Abbau verantwortlichen lichtpolitischen Entscheidungsträger und deren Lampenbeamten nicht zu erkennen. Aber die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt und vielleicht lässt der Herr aus dem lichtsmogverseuchten Himmel irgendwann Him regnen ...

BG

Dass Gaslicht gut ist, um Lichtverschmutzung zu vermeiden, wird sogar aktuell durchaus so gesehen. So erklärte die SPD-

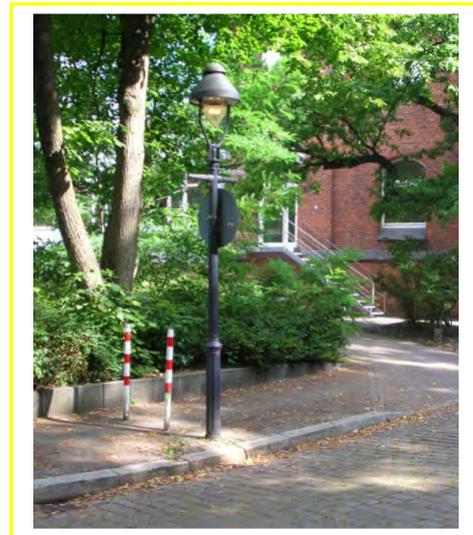


Das thüringische Jena aus sieben km Entfernung mit gigantischer Lichtverschmutzungsglocke, Bild: Sebastian Wallroth

BREMEN IM GASLICHT

Manchmal entdeckt man doch noch Erstaunliches. Vor einiger Zeit waren Gaslicht-Freunde in der Hansestadt Bremen unterwegs und wurden dabei ziemlich überrascht. Das Gelände der Stadtwerke Bremen, das sie freundlicherweise betreten und besuchen durften, wird von etwa 30 – vielleicht auch einige mehr – Gaslaternen beleuchtet. Es handelt sich allesamt um Aufsatzleuchten des Herstellers Vulkan. Alle Leuchten sind auf Gussmaste der früheren Firma Carl Franke aus Bremen montiert. Die Kandelaber waren vor allem in Norddeutschland weit verbreitet, aber sie wurden auch in Berlin eingesetzt. Einer befindet sich im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum. Auch in Bremen sind die Maste immer noch zahlreich anzutreffen, heute jedoch mit elektrischen Leuchten. In Bremen ist die Gas-Straßenbeleuchtung schon seit sehr langer Zeit Geschichte. Umso erstaunlicher, dass die Stadtwerke auf ihrem Areal Gaslaternen betreiben.

Text: Bettina Grimm, Bild: Hans-Stefan Eckhardt



DER ZÜNDFUNKE

ALS WEST-BERLINS STRAßENBAHN STERBEN MUSSTE DIE PLANMÄßIGE ZERSTÖRUNG EINES WAHRZEICHENS – GIBT ES EINE PARALLELE VON DER „ELEKTRISCHEN“ ZUR GASLATERNE?

Kürzlich schrieb der Journalist und Schriftsteller Harald Martenstein in einer Kolumne für den Berliner „Tagesspiegel“, Berlins Verwaltung, ob Ost oder West, hätte seit 50 Jahren nichts anderes zu tun, als alles Schöne und gut Funktionierende abzureißen. Ob er damit auch auf die planmäßige Zerstörung eines der einst weltweit größten Straßenbahnnetze anspielte? Die folgende Reportage versucht, einen Vergleich zwischen dem damaligen Straßenbahn-Abbau und der aktuell geplanten Gasleuchten-Demontage zu ziehen. Als besonderes Schmankerl wurden einige Bilder eingefügt, die belegen, wie urban sich die Stadt vor einigen Jahrzehnten mit Gaslaternen und der Straßenbahn zeigte. Es ist eine untergegangene Welt.

DER BESCHLUSS

Am 28. August 1953 fasste das Aufsichtsgremium der Berliner Verkehrsgesellschaft (BVG), bestehend aus jeweils fünf Mitgliedern des Senats und des Abgeordnetenhauses sowie zwei Mitgliedern des BVG-Betriebsrates einen folgenschweren Beschluss: Den Kauf von Autobussen anstatt der Beschaffung moderner Großraumstraßenbahnzüge. Vorangegangen war im Februar des gleichen Jahres ein Antrag zur Aufnahme eines Kredites über 12 Millionen DM zur „Beschaffung von Betriebsmitteln“. Beabsichtigt war, 40 Großraumstraßenbahnzüge und 20 Autobusse anzuschaffen. Ziel war es, die Erneuerung des Wagenbestandes der Berliner Straßenbahn einzuleiten.

Doch die BVG hatte plötzlich ganz andere Pläne ...

Aber schauen wir zunächst zurück auf die durchaus ruhmreiche Geschichte der Berliner Straßenbahn.

VOM FIAKER ÜBER DIE PFERDEBAHN ZUR ELEKTRISCHEN STRAßENBAHN

Zunächst waren es Pferdebuslinien, die ab 1825 (ein Jahr vor Einführung der Gasbeleuchtung) vom Brandenburger Tor nach Charlottenburg fuhren. Diese Fiaker waren zunächst nur für den Ausflugsverkehr vorgesehen, gleichwohl gelten sie als Begründer des öffentlichen Nahverkehrs. Am 22. Juni 1865 nahm dann die wirklich erste schienengebundene Pferdebahn ihren Betrieb auf. Nach der Reichsgründung im Jahre 1871 ging es auch in der Kaiserstadt Berlin rasant weiter. Die folgenden Gründerjahre ließen den Massenverkehr in Berlin enorm ansteigen, Stadt- und Ringbahn transportierten Millionen Menschen durch die Metropole. Und auch die Pferdebahn war ein Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs, noch im Jahre 1890 beförderte sie unglaubliche 140,9 Millionen Fahrgäste. Aber die technische Entwicklung war inzwischen schon weit fortgeschritten, denn bereits am 16. Mai 1881 erblickte eine bahnbrechende Neuerung das (Gas-)licht der Welt: Die erste elektrische Straßenbahn ging im damals noch vor den Toren Berlins liegenden selbständigen Groß-Lichterfelde in Betrieb. Entwickelt wurde sie von Wemer von Siemens. Und die Straßenbahn, von den Berlinern „Elektrische“ genannt, eroberte die Reichshauptstadt, nach 1902 gab es so gut wie keine Pferdebahnen mehr.



Denkmal für die erste elektrische Straßenbahn der Welt in Lichterfelde, hier dient der klassische Bündelpfeilmast für Berlins Gaslaternen als symbolische „Straßenbahn-Haltestelle“.

Bild: Bukk

AUS VIELEN STRAßENBAHN-BETRIEBEN WIRD DIE „BERLINER STRAßENBAHN“

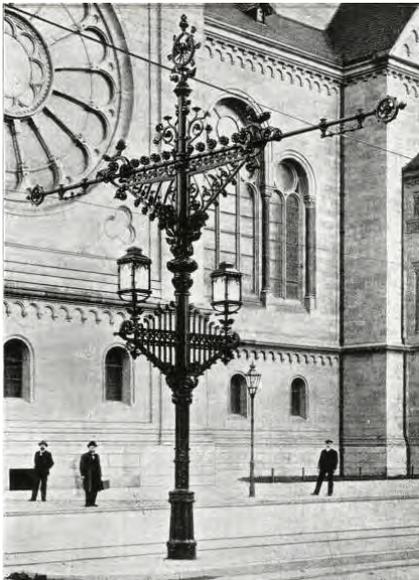
Zunächst existierten eine ganze Reihe vorwiegend privater Unternehmen, die ihre eigene Straßenbahn betrieben. Daneben bestanden auch kommunale Gesellschaften in Berlin und einer Reihe von angrenzenden selbständigen Kommunen, die erst später eingemeindet werden sollten. Mit der Bildung von Groß-Berlin am 1. Oktober 1920 änderte sich das, da nun der Hauptstadt die früher gemeindeeigenen Straßenbahnen zufielen. Am 13. Dezember 1920 entstand schließlich nach Zusammenschluss mehrerer verschiedener Straßenbahnbetriebe die Berliner Straßenbahn.

Das Straßenbahnnetz wuchs nun recht schnell. Im Jahre 1928 bestand das öffentliche Verkehrsnetz aus 625 km Straßenbahnstrecken, 343 km Omnibuslinien, 76 km Hoch- und U-Bahnen sowie 200 km elektrisch betriebener Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Mehr als 3.000 Straßenbahnhaltestellen sowie 89 Linien existierten. Ein Jahr später kam es zur Gründung der Berliner Verkehrs AG (BVG), die nun sämtliche Straßenbahn-, Bus- sowie Hoch- und U-Bahnen übernahm. Allein das Straßenbahn-Personal umfasste 14.400 Mitarbeiter. 929 Millionen Fahrgäste wurden von der „Elektrischen“ befördert.

DER ZÜNDFUNKE



Links: Die Königstraße am Alexanderplatz um 1898. Rechts: Die Gertraudenstraße mit der Petrikirche 1901, Foto: Waldemar Titzenhaller, Was ist auf dem linken Foto nicht alles zu sehen: Eine elektrische Hängeleuchte rechts, mehrere Gas-Modelleuchten („Schinkellaternen“), eine Transparentlaterne (mit Gas beleuchtetes Reklameschild), ein Pferdeomnibus, eine Pferdestraßenbahn, und viele Menschen im „Sonntagsstaad“. Das rechte Bild zeigt Gebäude, die bis auf das Geschäftshaus hinter der Gertraudenbrücke links (erbaut 1898) sämtlich vergangen sind. Auch die Petrikirche mit dem höchsten Kirchturm Berlins ist längst Geschichte. Durch die Gertraudenstraße fährt schon die elektrische Straßenbahn – es war eine der ersten Straßen mit der neuen „Elektrischen“ – zu beiden Seiten der Straße sind Gas-Modelleuchten aufgestellt. Heute ist die Gertraudenstraße ein überdimensionierter innerstädtischer Highway mit sechs Fahr- und zwei Parkstreifen. Die Petrikirche wurde durch Bomben kaum beschädigt, jedoch von sowjetischen Truppen in den letzten Kriegstagen beschossen, weil sich dort eine SS-Einheit verschanzt hatte. Die Beschädigungen wären reparabel gewesen, aber die DDR hatte kein Interesse an der Restauration einer Kirche, deshalb ließ die Staats-Führung sie 1964 abreißen.



Leitungsmast für die elektrische Strassenbahn, zugleich Kandelaber für die Strassenbeleuchtung am Auguste Victoria-Platz.

Nach dem Entwurfe und unter Leitung von FRANZ SCHWECHTEN, Architekt in Berlin,

ausgeführt von FERD. PAUL KRÜGER, Kunstschmiedewerkstatt in Berlin.

Höhe 8 m.

Ausladung bis zur elektrischen Leitung ca. 3,50 m. Ausladung der Laternenträger je 1,30 m von Mitte der Masten aus gerechnet.

Die Kunstschmiedearbeiten sind auf die gewöhnlichen Strassenmasten der Vorortbahn aufmontiert.

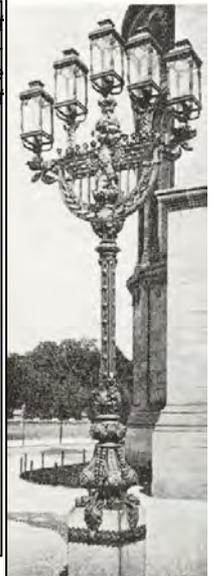
Kosten ca. 2260 Mk. für den Mast.

Links: Mehr Zierrat geht nicht Fahrleitungsmast mit seitlich montierten Gaslaternen an der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche, rechts der markante Gaskandelaber von Franz Heinrich Schwechten mit fünf darauf befestigten Gaslaternen.



Schwechten-Laterne (Rekonstruktion mit Originalteilen) im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum,

Bilder: Sammlung ProGaslicht



DER ZÜNDFUNKE

Die Einführung der elektrischen Straßenbahn war aus verschiedenen Gründen umstritten. Ein Argument war, dass die Fahrleitungen der Bahn das Stadtbild verschandeln würden. Während der Regentschaft Kaiser Wilhelms II. wurde die Installation von Fahrdrähten auf bestimmten Straßen sogar verboten, da man fürchtete, dass bei Paraden die Lanzen der berittenen Garderegimenter daran hängen bleiben würden. Franz Heinrich Schwechten (1841-1924), namhafter Architekt und unter anderem Erbauer der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, des Grunewaldturms, des Hauses Vaterland und des Anhalter Bahnhofs schuf für den Auguste-Victoria-Platz (heute Breitscheid-Platz) eine besondere Konstruktion, einen ungeheuer filigranen Straßenbahn-Fahrleitungsmast mit seitlich daran montierten vierreisigen Gaslaternen. Man scheute weder Kosten noch Mühe, ein Mast schlug mit 2.200 Reichsmark zu Buche. Diese Maste dürften die markantesten des Straßenbahnnetzes gewesen sein.

Die Straßenbahn sollte nun für Jahrzehnte den Platz rund um die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche prägen. Im inneren Bereich des Platzes, also direkt vor der Kirche, wurden schwere mehrarmige Gusskandelaber im spätromanischen Stil aufgestellt, die darauf montierten Gaslaternen waren ebenfalls vierreisig, jedoch in ihrer Form etwas schlanker. Ende der 1920er Jahre wurden diese Kandelaber umgebaut. Die bisherigen vierreisigen Gaslaternen wurden entfernt und durch Hängeleuchten mit Pressgasglühlicht ersetzt. Auch die verzierten Fahrleitungs-Maste verschwanden und wurden durch sachlichere Formen ersetzt. Die monumentalen Lichtständer vor der Kirche wirkten nun wie gigantische Schellenbäume eines Spielmanszuges.

Die Pressgasbeleuchtung wurde nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr in Betrieb genommen. Daher blieben auch die Kandelaber an der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche nun ohne Gaslaternen. Die einzigartigen Gusskandelaber hatten die Bomben des Krieges überstanden, jedoch nicht die Zerstörungslust der Bautrupps, die gegen Ende der 1950er Jahre bei der Umgestaltung des Platzes und der Errichtung der neuen Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche die Kandelaber umstürzten und auf das Pflaster krachen ließen. Nach Erzählungen von Zeitzeugen soll dies unter großem Gejohle und Geklatsche erfolgt sein.



Ende der 1920er Jahre wurden dort anstelle dieser vierreisigen Laternen Gashängeleuchten (Pressgas) installiert. Um den Platz herum rollte der Verkehr in Form von Kraftfahrzeugen und mehrerer Straßenbahn- und Buslinien. Wie man auf beiden Bildern erkennen kann, wechselten auch die Gasleuchten-Modelle. Bilder: Sammlung ProGaslicht



Ganz links: Die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche um 1948. Entgegen anderer Informationen stand ein Großteil der Kirche noch, erst die Entscheidung, eine moderne Kirche daneben zu stellen, sorgte dafür, dass ein Großteil der alten Kirche abgerissen und der Platz um sie herum umgestaltet wurde. Dabei fielen auch die Schwechten-Gusskandelaber den Abrissbaggern zum Opfer. Hier ist gerade eine Straßenbahn unterwegs. Die Hängeleuchtmaste tragen keine Gaslaternen, dafür ist eine provisorische Elektrobeleuchtung mit Freileitung an Holzmasten installiert worden. Auf dem zweiten Bild ist der mächtige Kandelaber ohne Gasleuchten gut zu sehen. Ein Desaster, dass keiner dieser einzigartigen Lichtständer erhalten wurde.

Bilder: Sammlung ProGaslicht

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE

KRIEG, SPALTUNG UND BLOCKADE

Der Zweite Weltkrieg brachte ein erhebliches Potential an Zerstörung. Am 23. April 1945 wurde der Straßenbahnbetrieb völlig eingestellt. Doch schon Ende 1945 konnten 328 km Strecke wieder durch die Straßenbahn befahren werden. Mit der Teilung Berlins wurde auch die BVG in einen Ost- und einen West-Zweig gespalten. Die politische Situation sollte nun dafür verantwortlich sein, dass die Entwicklung der Berliner Straßenbahn in Ost und West einen völlig unterschiedlichen Verlauf nehmen würde. Dies war jedoch 1949 noch nicht absehbar. In Ost-Berlin verlief die Geschichte des Straßenbahnverkehrs völlig anders als in den Westsektoren. Zwar fanden auch hier viele Stilllegungen statt, vor allem im Zentrum oder auch in Treptow, dieser Bezirk verlor die Straßenbahn komplett. Außerdem gab es genau wie in westlichen Städten Ideen von einer autogerechten Stadt. Doch spätestens mit der Ölkrise im Jahr 1973 sah man doch wieder eine Zukunft für die Straßenbahn. Der Wagenpark wurde modernisiert, neue Strecken gebaut.



Links: Die Linie 47 in der Schöneberger Straße (1947), rechts ein Hängelichtmast ohne Gaslaterne. Der Mast vom Typ Bischofsstab scheint eine besondere Bauart zu sein, bisher konnte er nicht zugeordnet werden. Ein unbekanntes Kandelaber-Modell.

Rechts: Linie 3 auf der Goeben-, Ecke Potsdamer Straße um 1950. Auffällig die verschiedenen Modelle der Gas-Hängelleuchten und Maste. Bilder: Sammlung Andreas Spors.

DIE ENTWICKLUNG IM WESTTEIL BERLINS

Berlins Straßenbahn war trotz Kriegsschäden sehr schnell wieder das Rückgrat der öffentlichen Beförderung. Gleichwohl galt es, eine Modernisierung einzuleiten. Mit der Währungsreform und dem Ende der Blockade gelang es jetzt, sowohl Fahrzeuge als auch Anlagen auf Vordermann zu bringen. Am deutlichsten war das am Umbau der Fahrleitungen von Kontaktstromabnehmer- zum Scherenstromabnehmerbetrieb zu erkennen. Gleichzeitig begann man, sämtliche Triebfahrzeuge von Kontaktstangen auf Scherenstromabnehmer umzurüsten. All diese Maßnahmen führten zu einer deutlichen Senkung der anfallenden Kosten bei Wartung und Material.

Im Jahre 1950 schaffte man nun auch neue Straßenbahnen an, sechs Triebfahrzeuge hatte man auf alten Fahrgestellen von im Krieg zerstörten Bahnen neu konstruiert, dazu kamen acht völlig neu entwickelte Beiwagen. Ein erster Anfang war gemacht. Zu dieser Zeit kamen andemorts die ersten Großraum-Straßenbahnen auf, für welche die BVG Interesse zeigte. So kam es 1952 zur Anschaffung zweier dieser modernen Straßenbahnzüge, die ab Februar 1953 auf der Linie 75 (Bahnhof Zoo – Spandau/Hakenfelde) rollten. Zu dieser Zeit umfasste das Straßenbahnnetz im Westteil Berlins bereits wieder 436,9 km.

Was sich nun jedoch vollzog, lässt einen auch im Abstand von mittlerweile 60 Jahren völlig unverständlich erscheinen und macht auch heute noch fassungslos.

DAS RÜCKGRAT DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS WIRD GEZIELT ZERSTÖRT

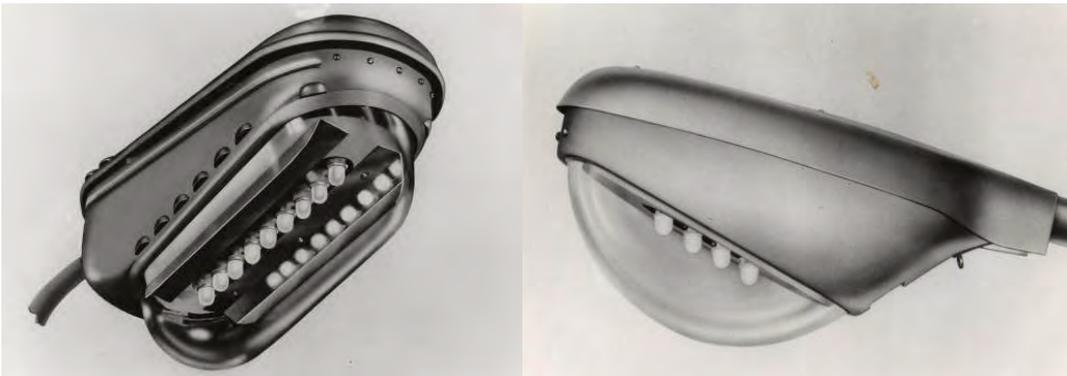
Denn nachdem man zunächst finanzielle Mittel für die Beschaffung von 40 Großraum-Straßenbahnen und 20 Autobussen bereitstellen wollte, kippte aus scheinbar unerfindlichen Gründen diese Absicht und man verwendete das Geld ausschließlich für den Kauf von 140 Autobussen.

Der damalige BVG-Direktor Dr. Walter Schneider, einer der Teilnehmer jener denkwürdigen Sitzung des BVG-Beirates vom 28. August 1953, schrieb in seinen Erinnerungen unter anderem (nächste Seite unten):

DER ZÜNDFUNKE



Links: Die Manteuffelstraße in Tempelhof in Richtung Norden, sie wurde bis Mai 1965 von Linie 95 befahren. Rechts: Die Ecke Giesensdorfer und Wilhelm-(jetzt Königsberger Straße) im April 1962, weit verbreitet waren nun schon die Gas-Reihenleuchten (eingeführt ab 1951/52). Linie 73 ist auf dem Weg zum Bahnhof Lichtenfelde-Ost. Einen Monat später wird Linie 73 eingestellt. Links Gas-Reihenleuchten des Modells Bamag U13B (für Berlin), rechts U13H (für Hamburg). Das für Berlin vorgesehene Modell U13B wurde als zu klobig empfunden und konnte sich gegen die geschwungene Variante, die für Hamburg konzipiert war, nicht durchsetzen. Die letzten Reihenleuchten-Modelle U13B verschwanden in den 1980er Jahren aus dem Berliner Stadtbild. Die hier abgebildete Giesensdorfer Straße in Lichtenfelde besaß bis vor einem Jahr noch die hier abgebildeten Gas-Reihenleuchten, inzwischen wurden sie durch das Elektromodell „Jessica“ ersetzt. Bilder links: H.S. Eckhardt, rechts: Sammlung Andreas Spors.



Werkfotos von den beiden Gas-Reihenleuchten Bamag U13B (links) und U13H (rechts). Viele Straßen West-Berlins, auf denen Straßenbahnlinien verkehrten, erhielten nun eine neue Beleuchtung. Meistens wurden Gas-Hängeleuchten jetzt durch Gas-Reihenleuchten der beiden Bamag-Modelle ersetzt. Die Gasbeleuchtung wurde modernisiert, die Straßenbahn jedoch auf Verschleiß gefahren.

„Der gesamte Wiederaufbau ... war zunächst nach den alten Grundsätzen erfolgt, ... nach denen der Oberflächenverkehr ... von der Straßenbahn sowie zusätzlich ... vom Autobus bedient wurde, während die U-Bahn ... die Verkehrsbedienungen besonders starker Verkehrsbeziehungen übernehmen sollte ... Man hätte sogar verkündet, dass die U-Bahn ... dazu berufen sei, den stärksten Massenverkehr zu bedienen, ... wenn einmal der Oberflächenverkehr durch seine Verkehrszunahme die Grenzen ... erreicht habe. Jedenfalls durfte man bei der ... Stadt- und Verkehrsplanung Gedanken über die zukünftige Verkehrspolitik nicht außer Acht lassen ... Als nun die BVG vor der Aufgabe stand, ... ihren Wagenpark zu erneuern ..., dachte man zunächst daran, beide Verkehrsmittel – Straßenbahn wie Autobus – daran zu beteiligen. ... Bei der Straßenbahn sollte das der Anfang der völligen Erneuerung des Wagenparks sein ... Die Entwicklung verlief aber ganz anders. Einesteils verlief die Erprobung der neuen Straßenbahnzüge doch nicht restlos befriedigend, ... andererseits war man sich darüber klar, dass man sich mit der Beschaffung der 40 Straßenbahn-Züge auf die Beibehaltung der alten Verkehrspolitik ... festlegen würde. Man prüfte daher ... mit dem überalterten Wagenpark den Straßenbahnbetrieb selbst stillzulegen und verkehrspolitisch im Sinne des neuzeitlichen Straßenverkehrs ... dem schnellen, beweglichen Autobus den Vorzug zu geben. ... Die Direktion, die auch ... Beratungen mit der Senatsabteilung für Verkehr und Betriebe in diesem Sinne geführt hatte, beantragte ... in einer ... Vorlage, den gesamten Kreditbetrag zur Beschaffung von Autobussen verwenden zu dürfen, um damit die Umstellung des ... Straßenbahnbetriebes ... zu beginnen.... Der Antrag ... auf Beschaffung von Autobussen anstelle von Straßenbahnwagen wurde vom Beirat mit sieben Stimmen gegen eine Stimme bei einer Stimmenthaltung angenommen. ... Eine seinerzeit im Beirat angekündigte verkehrspolitische Debatte fand dann nicht mehr statt, aber die Zustimmung des Beirats ... war ja ohne Zweifel auch als Billigung der von der Direktion vorgeschlagenen Verkehrspolitik zu verstehen ... Die BVG hatte es also vermieden, mit einem spektakulären Beschluss eine Umwandlung der Straßenbahn in Autobusbetrieb zu verkünden ...“

DER ZÜNDFUNKE



Links: Der Jungfernstieg in Lichterfelde (Endstelle). Linie 73 verband Lichterfelde-Ost mit dem Potsdamer Platz, die Strecke wurde am 2. Mai 1962 eingestellt. Gas-Hängeleuchten prägten die dortige Umgebung, heute befinden sich an dieser Stelle Gas-Reihenleuchten, deren Abriss allerdings bevorsteht. Rechts: Die Linie 66 war mit nur 3,3 km Länge die kürzeste Linie West-Berlins. Hier passiert die Bahn die Ecke Rubens- und Hauptstraße im April 1963. Vier Wochen später wurde die Strecke stillgelegt. Der dort aufgestellte Gas-Hängelichtmast Typ „Schwanenhals, Hohe Bauart“ stammt aus den 1920er Jahren, hergestellt von der Firma Lehmann & Feyerabend (Manfey) und ist inzwischen selten in Berlin geworden. Die Rubensstraße ist schon seit Jahrzehnten elektrisch beleuchtet.

Die BVG hatte sich sozusagen eigenmächtig selbst zum Verkehrsplaner ernannt und niemand stellte dieses undemokratische Verhalten infrage. Ein durch nichts legitimierter Zirkel von Beirats-Mitgliedern beschloss die Vernichtung der Straßenbahn. Übrigens waren von den zwölf Beiratsmitgliedern nur neun anwesend, sieben davon votierten für den Abriss. Der Autor Winfried Wolf meinte hierzu in seinem Werk „Berlin – Weltstadt ohne Auto“, „... das Zustandekommen ... dieses Beschlusses findet seinesgleichen nur noch in einsamen Politbüroentscheidungen der tiefsten stalinistischen Ära.“

So kam es, dass ohne eine vorab geführte breite Diskussion in der Bevölkerung oder in politischen Gremien sowie ohne eine intensive Kosten-Nutzen-Analyse der daraus resultierenden betrieblichen und wirtschaftlichen Auswirkungen ein erst wenige Jahre zuvor wieder nach Beseitigung der Kriegsschäden und begonnenen ersten Modernisierungen betriebsfähiges weitreichendes Straßenbahnnetz abgeschafft werden sollte. Und dieser Untergang sollte sich innerhalb von nur 13 Jahren vollziehen.

Ein ähnliches gezieltes Zerstörungswerk fand übrigens auch in Hamburg statt. Dort beschloss der Senat 1958 die Abschaffung der Straßenbahn und damit die Zerschlagung eines äußerst weitreichenden Liniennetzes. Die letzte Straßenbahn Hamburgs fuhr im Oktober 1978 ins Depot. Versuche, sie in Form einer modernen Stadtbahn wieder einzuführen, scheiterten bisher am Widerstand einflussreicher hanseatischer Kreise, obwohl die Planungen dazu schon weit vorangeschritten waren.

JEDE KRITIK WIRD ABGEBÜRSTET

Natürlich regte sich auch Kritik am Abschaffungsplan der BVG. Doch diese kritischen Stimmen wurden abgewürgt und deren Vertreter als „zurückgebliebene Nostalgiker“ stigmatisiert. Schnell stempelte man die Straßenbahn als völlig altmodisches Verkehrsmittel ab, welches ohnedies auch noch den nun aufkommenden Autoverkehr behindern würde. Im Westteil Berlins herrschte zu Beginn der 1950er Jahre eine Aufbruchsstimmung, das sogenannte Wirtschaftswunder begann zu wirken, und viele waren regelrecht „besoffen“ von der Zukunft einer modernen Welt-Stadt. Man verglich sich mit London, Paris, New York oder Los Angeles, plante grandiose Autobahnen mitten durch Berlin. Was diesen Plänen im Wege stand, musste weg. So sprengte man Wohnblocks, jagte ganze Stadtviertel in die Luft, um Autopisten zu bauen, flankiert von modernen Wohnsiedlungen. Die Straßenbahn, ein „Relikt der guten alten Zeit“, (wobei die „gute alte Zeit“ in der Nachkriegsideologie als ungut verteufelt wurde, alles vor 1945 galt irgendwie als belastet), musste auf Gedeih und Verderb aus dem Straßenbild verschwinden. Diskussionen darüber waren unerwünscht.

Wer noch glaubte, wenigstens die Berliner Medien würden einen kritischen Blick zu dieser Entwicklung wagen, wurde eines besseren belehrt. Im Gegenteil: Berlins Rundfunk und Presse lieferten die passende Begleitmusik zum Abriss des Straßenbahnnetzes. In propagandistischem Stil erschienen Artikel über die „antiquierten“ Straßenbahnen, die den Autoverkehr permanent störten und für die Autofahrer eine Zumutung seien. Eine andere Denkweise wurde nicht zugelassen, die damalige Stadt- und Verkehrsplanung galt als alternativlos. Freie Fahrt für den Autoverkehr war die Devise, obwohl nur eine kleine Minderheit überhaupt ein Fahrzeug besaß, die überwältigende Mehrheit aber auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen war.

DER ZÜNDFUNKE



Links: Vermutlich die Seller- oder die Fenn/Ecke Müllerstraße im Mai 1962. Die Gleise liegen nach wie vor, der Straßenbahnbetrieb ist jedoch eingestellt. Beachtenswert die beiden unterschiedlichen Gasleuchten-Modelle, die sich hier ein Stelldichein geben und den Westen des Nachkriegs-Berlin geprägt haben. Zum einen das ursprünglich zweiflammige „Modell 1762“ von Ehrich & Graetz (kleines Bild aus dem Gaslaternen-Freilichtmuseum rechts oben), zum anderen die allseits bekannte „Bamag U7“. Die Gasleuchten von Ehrich & Graetz sind in den 1990er Jahren verschwunden und wurden üblicherweise durch die Bamag U7 ersetzt.



Oben: Die Seestraßenbrücke bei Tag und bei Nacht. Sie wurde von der Linie 3 befahren, ursprünglich eine Ring-Straßenbahnlinie. Hier wurden offenbar probeweise Gas-Ansatzleuchten des Modells Bamag U11 (nur im Vordergrund) eingesetzt. Ansatzleuchten sind aber in Berlin nicht über dieses Versuchsstadium hinausgekommen. Letztendlich war man von Gas-Reihenleuchten zum Aufbau in verkehrsreicheren Straßen überzeugt.

Einige wenige der Auslegermaste mit Leitern blieben erhalten und stehen heute in der Torgauer Straße in Schöneberg. An ihnen sind Gas-Reihenleuchten befestigt. Links ein Bild vom GASAG-Gelände in Schöneberg aus den 1960er Jahren, zu sehen ist noch eine Reihenleuchte Typ Bamag U13B. Rechts ein Bild aus den 1980er Jahren, der Mast nun mit einer U13H. Bilder oben (Seestraßenbrücke): Sammlung Sabine Röck, unten: Sammlung ProGaslicht.



DER ZÜNDFUNKE



Oben links: Die Putzitzbrücke wurde 1909-1912 erbaut und verband den Bezirk Wedding mit Moabit. Linie 25 fuhr hier von Schöneberg/Gotenstraße zur Bernauer, Ecke Wolliner Straße. Diese Linie wurde am 1.9.1961 eingestellt. Eine Besonderheit waren die genieteten Stahlmaste mit Doppelauslegern für Gas-Hängeleuchten, sie waren mit dem Brückengeländer fest verbunden. Gleichzeitig dienten die Maste auch zur Befestigung der Straßenbahn-Fahrleitung. Die historische Putzitzbrücke wurde zwischen 1973 und 1976 abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Ein Mast wurde vor der Verschrottung gerettet und befindet sich heute im Gaslaternen-Freilichtmuseum (oben rechts). Das Bild links zeigt den Mast mit den seitlich geschwungenen Auslegern etwas vergrößert.

Bilder: Links oben Sammlung Andreas Spors, rechts oben Bettina Grimm, links unten: Abbildung aus dem Buch „Das Gaslaternen-Freilichtmuseum“.

UNKRITISCHE UND TENDENZIOSE BERICHTERSTATTUNG DER BERLINER MEDIEN

Geradezu lächerlich wirken auch heute noch Zeitungsberichte aus dieser Zeit. Da ist bei der Einstellung der Linie 76 (Anhalter Bahnhof-Grunewald/Hundekehle) die Rede von „den letzten Stunden der 76er ... die Straßenbahn ist tot – es lebe der Bus! ... Ringelpietz am Hagenplatz und Tanz im Depot“. Eine verklärte Anmerkung fehlt natürlich auch nicht: „...Schade – es war doch schön, mit ihr zu zuckeln.“ Und weiter heißt es: „...mit Tschingdara und Bumtrara. Da wurden die Eichhörchen weich. Man tanzte Ringelpietz um die 76. Sektknallte auch ... Auf dem Straßenbahnhof wurde getanzt, dass die Weichen quietschen.“

Bei der Stilllegung der Linie 27 (Hermannplatz-Buckow/West) ist von ausgelassenen tanzenden älteren Damen die Rede, von Souvenir-Jägern, die alles mitnahmen, was nicht niet- und nagelfest war. Da konnte der Straßenfahrer noch froh sein, dass man ihm die Kurbel beließ, um die „ratternde und zuckelnde Bimmelbahn“ aufs Abstellgleis zu fahren. Eine andere Zeitung schreibt zur Einstellung der Linie 35 (Wilhelmsruh-Siemensstadt): „...Reinickendorf ist der erste Bezirk, der restlos alle Straßenbahnen verabschiedete – und das eben wurde gefeiert. ...sie fuhr quietschend geradeaus. Begleitet von einem Autokonvoi. Die vervollkommnete Technik, die die Bahn verdrängte, geleitete den abgewirtschafteten Vorfahren zum Depot.“

Neudeutsch würde man heute sagen: Jede Stilllegung einer Straßenbahnstrecke wurde zum Event. Die Medien feierten, mit Sicherheit auch die Bus-Hersteller, und alle feierten mit: „Wieder hat sich's ausgebimmelt – Ade, liebe 75 und 76.“

DER ZÜNDFUNKE



Links: Reichenberger Straße/Ecke Ohlauer Straße, im Hintergrund rechts der 1865 erbaute Görlitzer Bahnhof, die Reichenberger Straße wird heute teilweise mit Gas-Hängeleuchten und Gas-Aufsatzleuchten illuminiert. Damals galten die Gas-Reihenleuchten als das Fortschrittlichste auf dem Gebiet der Gas-Straßenbeleuchtung. Hier fährt Linie 27 vom Spreewaldplatz kommend nach Buckow. Für diese Linie kam am 1.10.1964 das Ende. Der Görlitzer Bahnhof war im Krieg beschädigt worden und wurde, nach dem Wegfall des Zugverkehrs auf Betreiben des damaligen Bausenators Rolf Schwedler trotz Protesten der Kreuzberger Kiezbewohner in den Jahren zwischen 1961 und 1967 schrittweise abgebrochen. Begründet wurde dies mit dem Ziel der Neubebauung des nicht mehr benötigten Bahngeländes, die aber niemals erfolgte. Auch zum Bau der in den 1970er Jahren geplanten Südtangente der Stadtautobahn kam es nie. Bild: Slg. A. Spors



Rudower Straße/Haltestelle Johannisthaler Chaussee. Anfang der 1960er Jahre fuhr hier Linie 47 in Seitenlage. Von Rudow/Stadtgrenze kommend rollt die Straßenbahn in Richtung Britz/Gradestraße. Die Umgebung wirkt noch recht ländlich. Beim Laternenmast der Gas-Hängeleuchte handelt es sich um einen mittlerweile sehr seltenen gusseisernen Bündelpfeiler, der mit einer Verlängerung aufgestockt wurde. Die Laternenverlängerung dient zur Erhöhung des Lichtpunktes der Gasleuchte, diese wiederum ist an einem parabelförmigen Ausleger mit schmiedeeisernen Zierelementen montiert. Bild: Sammlung A. Spors, kleines Bild: Albrecht Schwarz

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE



Die Linie 95 Anfang 1960 auf der Sonnenallee/Ecke Wildenbruchstraße in Neukölln. Die Sonnenallee wurde damals mit Gas-Reihenleuchten des Modells U13B beleuchtet. Sie waren an den dafür vorgesehenen Lichtmasten mit zweifach abgelenktem Ausleger montiert. Linie 95 verband ursprünglich einmal Schöneberg mit Köpenick, war aber zu Beginn der 1960er Jahre nur noch ein Torso und fuhr zuletzt lediglich noch zwischen Mehringplatz und der Sonnenallee. Am 1. Mai 1965 war auch für diese Linie Feierabend.
Bild: Sammlung A. Spors, kleines Bild: Sammlung H.S. Eckhardt

DER ZEITABLAUF DER STILLLEGUNG

Zuerst traf es die bekannteste Straße des alten Berliner Westens. Auf dem Kurfürstendamm endete der Straßenbahnbetrieb im Juli 1954. Groteskerweise wurde trotzdem noch für viel Geld eine Ausweichstrecke auf der parallel laufenden Kantstraße für die bis dahin auf dem „Kudamm“ verkehrende Linie 51 eingerichtet. Diese Linie sollte schon vier Jahre später aufs Abstellgleis geschoben werden. 1958 folgten dann Stilllegungen von Straßenbahnstrecken wegen der neu eingerichteten U-Bahnlinie nach Tegel. Im gleichen Jahr ging auch die Strecke an der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche außer Betrieb. In den folgenden Jahren wurden weitere Linien eingestellt, so in Moabit, Steglitz und Neukölln. Mit dem Abriegeln West-Berlins und dem Bau der Mauer am 13. August 1961 wurde zum Boykott der S-Bahn aufgerufen, da diese von der (Ost-)Reichsbahn betrieben wurde. Nun gab es einen Ansturm der West-Berliner auf alternative Verkehrsmittel, die BVG setzte dafür angemietete Busse ein. Die noch verbliebenen Straßenbahnlinien wurden jedoch nicht verstärkt, man wollte die Existenz dieses tot geweihten Verkehrsmittels weiter aus dem Bewusstsein der Berliner Bevölkerung verdrängen.

Ab 1963 verlor dann Berlins Südwesten fast vollständig sein Straßenbahnnetz, es existierten nun zwei Teilnetze, die durch nicht mehr im Liniendienst befahrene Betriebsstrecken verbunden waren. Als Grund für die Aufteilung in zwei Inselbetriebe wurden Bauarbeiten für die heutige U-Bahn Linie 7 in der Yorckstraße angegeben, weswegen der dortige Streckenabschnitt stillgelegt werden musste.

Die letzten vier Jahre der Straßenbahn brachen an, eine Stilllegung nach der anderen folgte. 1966 kam die zur Verbannung vorgesehene Straßenbahn nochmals zu letzten großen Ehren. Der TV-Spielfilm „Großer Ring mit Außenschleife“ wurde gedreht. In der Hauptrolle der damals sehr bekannte Schauspieler Gustav Knuth, der einen leidenschaftlichen Straßenbahnfahrer spielt und nach seiner ungerechtfertigten Entlassung aus dem Dienst des Nachts Straßenbahnzüge „entführt“ und mit ihnen durch Berlin fährt. Gedreht wurde vor allem auf den noch verbliebenen Strecken der Linien 55 und 75 sowie im Betriebshof Charlottenburg. Im Film wird das besondere Flair einer Straßenbahnfahrt im früheren West-Berlin wieder lebendig, allerdings war der dort gezeigte Zug zu diesem Zeitpunkt gar nicht mehr im Plandienst.



Zur Freude von BVG-Managern, Politikern und Autofahrern endete die Straßenbahn-Ära am 2.10.1967. Doch viele Bürger trauerten ihrer Bahn nach, auch wenn manche propagandistischen Zeitungsberichte anderes suggerieren sollten. Lediglich einige wenige Wandrossetten zur Befestigung der Fahrleitung erinnerten noch an die Bahn. Auch Gleisreste verschwanden nahezu komplett. Bilder: Slg. Spors + Wikipedia

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE



Ganz links: Ab ins Museum. Ein Straßenbahn-Triebfahrzeug im Depot des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB). In der Monumentenhalle in Berlin-Kreuzberg stehen zahlreiche Straßenbahnen und Autobusse, Pferdebahnen und andere Fahrzeuge. Viermal im Jahr öffnet die Halle ihre Tore, dann können Besucher die Zeugen der Berliner Nahverkehrsgeschichte bewundern. Bedauerlicherweise gibt es bis heute keine ständige Einrichtung einer Abteilung Nahverkehr im DTMB. Die wertvollen Stücke fristen daher ein vor sich hin staubendes Dasein. Linie 55 war die letzte Straßenbahnlinie West-Berlins und fuhr von Spandau/Hakenfelde zum Bahnhof Zoo. Mit ihrer Einstellung am 2. Oktober 1967 endete die Ära der Straßenbahnen im Westteil Berlins und sollte erst nach der Wende 1989/90 wieder aufleben.

Rechtes Bild: Historisches und betriebsfähiges Triebfahrzeug bei einem Straßenbahnfest.
Bilder: Bettina Grimm und Wikipedia



Die Linie 99 war eine klassische Tempelhofer Linie. Sie verband den Mehringplatz mit dem weit außerhalb gelegenen Lichtenrade. Dort lag der südlichste Endpunkt der Berliner Straßenbahn.

Bis zuletzt hofften viele Bürger, dass die etwa sieben Kilometer lange Strecke der Linie 99 über den Mariendorfer und Lichtenrader Damm erhalten werden könnte, fuhr die Bahn doch hier bis kurz vor Schluss in Lichtenrade stets auf eigenem Bahnkörper. Die Strecke galt als eine der am besten ausgebauten Abschnitte im Straßenbahn-Netz. Die damals neu erbaute U-Bahnlinie 6 endete ja bekanntlich in Alt-Mariendorf und eine Umsteigemöglichkeit zur „Elektrischen“ hätte Sinn gemacht. Doch die Verantwortlichen hatten dafür leider keinen Sinn. Linie 99 fuhr letztmalig am 1. Oktober 1961. Hier ist nun deutlich zu sehen, welche Möglichkeit vertan wurde. Das Bild zeigt den Lichtenrader Damm in Höhe Goethestraße um 1960, die Bahn kommt von Mariendorf und fährt nach Lichtenrade. Heute ist anstelle der Gleise ein ungepflegter Grünzug. Kurioserweise brachte die SPD-Fraktion in der Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg vor wenigen Wochen einen Antrag ein, die Wiederbetriebnahme einer Tram nach Lichtenrade zu prüfen. Dies zog allerdings sogleich wieder Tram-Gegner und Autofahrer-Lobbyisten auf den Plan, die dieser Idee naturgemäß nichts abgewinnen konnten.

Bilder: Slg. Andreas Spors



Straßenbahnen sind umweltfreundliche, moderne Massenverkehrsmittel. Deshalb sind sie auch eine lohnende Investition in die Zukunft. Und auch eine Gasbeleuchtung kann in die Zukunft geführt und technisch vorangebracht werden. Nostalgie war gestern.

DER ZÜNDFUNKE



Längst vergessen ist die Straßenbahnlinie 99 nach Lichtenrade. Hier ein Foto aus den 1950er Jahren auf der Bahnhofstraße in Richtung Westen (Endstation S-Bahnhof), die Post rechts existiert – man glaubt es kaum – heute noch. Sehr modern wirkt die Ketten-Fahrleitung an modernen Betonmasten, wenige Meter dahinter leider etwas unscharf eine der dort vorhandenen Gas-Hängeleuchten, ein Mast vom Typ „Schwanenhals“ (Bild oben rechts). Mit der Einstellung der Straßenbahn 1961 verschwanden die Gleise, man vermutet sie noch heute in der Bahnhofstraße unter einer dicken Asphalttschicht. Die Hängeleuchten wurden später durch Gas-Reihenleuchten ersetzt, denen jedoch nur ein kurzes Leben beschieden war. Seit den 1980er Jahren ist die Beleuchtung in der Bahnhofstraße elektrisch. Bilder: Sammlung PGL

Am 2. Oktober 1967 fuhr die letzte Straßenbahn, die Linie 55, in West-Berlin ins Depot, begleitet von einem groß inszenierten Fahrzeugkorso. Ein Medienspektakel begleitete das Ereignis und es wurden Tränen vergossen, allerdings auch eine Menge Krokodilstränen. Viele Bürger trauerten, etliche Politiker und BVG-Funktionäre jubelten. Ein Wahrzeichen Berlins verschwand.



V.l.n.r.: Viele Infos zur Berliner Straßenbahn gibt es auf der Webseite www.berlin-straba.de von Marcus Götze. Ein Vergleich der West-Berliner Liniennetze von 1951 (hier noch Berlin gesamt), 1958 und 1964 zeigt, in welch eklatanter Weise das Straßenbahnnetz zerstört wurde.

Viele Informationen zur Straßenbahn Berlins, zu U-Bahnen, der M-Bahn, Autobussen und O-Bussen sowie zu Berlins Gaslaternen gibt es auch unter www.berliner-verkehrsseiten.de

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE



Links: Einer der lediglich zwei (!) angeschafften modernen Straßenbahnzüge auf der Heerstraße unterwegs als Linie 75E. Sie verband zuletzt Spandau/Hakenfelde mit dem Bahnhof Zoo und befuhr die Heerstraße in Seitenlage. Eingestellt wurde Linie 75 am 24. Januar 1966, Slg. Andreas Spors.

Rechts: Die Nonnendammallee gehörte zusammen mit der Heerstraße oder der Otto-Suhr-Allee ebenfalls zu den extrem breiten Straßen Berlins. Es war auch reichlich Platz für die Straßenbahn, hier fuhr bis 1967 West-Berlins letzte Linie. Die Straße war so breit, dass neben der Straßenbahntrasse auch noch die Gleisanlagen der elektrischen Siemensbahn ihren Platz hatten. Auf dem rechten Bild scheint es so, als lägen hier noch Gleise der Straßenbahn, dabei handelt es sich jedoch um die Anlagen der einst parallel verlaufenden Siemens-Industriebahn, die 1908 in Betrieb ging. Verwendet wurde hier eine Einfach-Fahrleitung, getragen von den seit Einführung der Straßenbahn und vereinzelt an anderen Orten noch bis heute verwendeten typischen Vierkant- oder Flachgittermasten. Die Gleise der Siemens-Industriebahn (auch Siemens-Güterbahn) verschwanden übrigens in den 1980er Jahren. Heute ist von diesen Zeugen der Industrie-Kultur nichts mehr zu sehen (mehr unter: www.siemens.de/siemens-stadt/siemgub0.htm). Bild rechts: Bettina Grimm

FADENSCHENIGE ARGUMENTE

Die zerstörerische Strategie wirkt auch heute noch umso grotesker, wenn man bedenkt, dass die Straßenbahn in weiten Teilen auf eigenem Gleiskörper fuhr, oder wenn schon im Straßen-Planum, dann auch hier in ausreichend breiten Straßen. Andere Städte hätten viel gegeben für derart beschaffene Straßen. Berlin hatte genug Platz, trotzdem musste die Bahn verschwinden.

Und für alles fand man in Berlin fadenscheinige Argumente: Fuhr die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper, so machte man dem künftigen Bus-Fahrgast „den bequemen Einstieg vom Bordstein“ schmackhaft, der ihn nicht mehr zwingen musste, die Fahrbahn zu queren. Und schneller sollte der „moderne“ Autobus ja auch sein. Dass die Busfahrt aber durchaus ihre Tücken hatte, zum Beispiel durch ruckartiges Anfahren oder Abbremsen oder dem Feststecken in einem Stau, das alles wurde geflissentlich unter den Teppich gekehrt. Auch die Tatsache, dass das Fahren mit dem Bus teurer war als mit Straßenbahn oder U-Bahn und das der Fahrgast bisweilen auch gezwungen war, wesentlich öfter umzusteigen, sollte nicht thematisiert werden. Dass mit jeder Stilllegung einer Straßenbahnstrecke und der Umstellung auf eine Buslinie eine schleichende Preiserhöhung stattfand, verschwieg man geflissentlich. Offenbar hat es auch kaum einer gemerkt und die Presse hüllte sich auch hier in Schweigen.

Und immer wieder griff man zu abenteuerlichen Vergleichen: Man setzte dem neu angeschafften Autobus die 35 Jahre alte Straßenbahn entgegen und nicht einen modernen Straßenbahn-Großraumwagen, so wie sie nach 1950 in vielen deutschen Städten zunehmend und erfolgreich zum Einsatz kamen. Die BVG hätte es eigentlich besser wissen müssen. Ob sie sich in Berlin-typisch großspuriger Manier nicht mit Städten wie Düsseldorf, Frankfurt/Main oder Hannover vergleichen wollte, die längst auf diese Großraum-Fahrzeuge gesetzt hatten?

BERATUNGSRESISTENT BIS ZUM SCHLUSS

Noch im Jahr 1965, zwei Jahre vor dem Ende der Straßenbahn im Westteil Berlins, kam ein Düsseldorfer Wirtschaftsprüfungsunternehmen in einem vom Senat angeforderten Gutachten zu dem Schluss, dass das von der BVG betriebene radikale Abschaffen der Straßenbahn sehr bedenklich sei, weil Straßenbahnen wirtschaftlicher betrieben werden können als Autobusse. Doch ein Umdenken kurz vor Ende des Straßenbahnbetriebes fand trotzdem nicht mehr statt. Auch das ursprünglich abgegebene Versprechen, die meisten Straßenbahnstrecken durch U-Bahnlinien ersetzen zu wollen, erwies sich letztendlich als hohle Phrase. Von den Anfang 1950 betriebenen ca. 260 km Streckenlänge bei der Straßenbahn wurden lediglich 40 km durch U-Bahnen ersetzt.

Auch im Nachhinein sind die Umstände, die zur Vernichtung eines weitreichenden und intakten Straßenbahnnetzes geführt haben, das einen Buchwert von mehreren Hundert Millionen DM hatte, als skandalös zu bezeichnen. Natürlich hätte man Geld in die Hand nehmen müssen, um Teile der Anlagen sowie den Wagenpark zu modernisieren. Heute kann man sich ausmalen, welchen Chancen man sich mit der Eliminierung der Straßenbahn in West-Berlin beraubt hat. U-Bahnen wie die Linie 6 enden weit vor dem Endpunkt der einst befahrenen Straßenbahnlinie 99 nach Berlin-Lichtenrade, die ab Mariendorf fast ausschließlich auf eigenem Gleisbett fuhr.

DER ZÜNDFUNKE

Doch die großzügig gestalteten Straßenbahntrassen insbesondere in Straßen-Mittellage verkamen in allen betroffenen Bezirken nach 1967 häufig zu gammeligem Grünflächen oder wurden zu Parkplätzen. Flankiert von mehrspurigen Straßen mit unendlich viel Platz für den Autoverkehr, von denen man dann Jahre später die äußere Fahrbahn gerne zur Busspur umfunktionierte. Da war er wieder weg, der Platz für den Autofahrer.

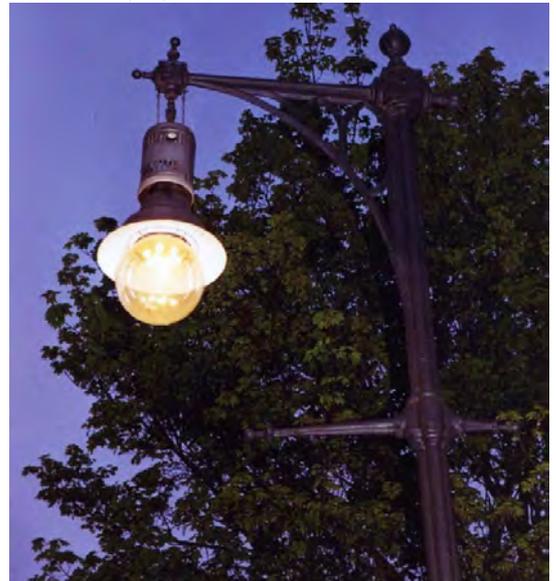
Zweifellos ist die Abschaffung der Straßenbahn im damals vorherrschenden Zeitgeist begründet gewesen. West-Berlin und Hamburg waren sicher die prominentesten Beispiele für die Abschaffung des schienengebundenen Verkehrsmittels. Und auch in Frankfurt am Main (Stichwort „Schienenfreie Innenstadt“) oder München plante man bereits für die Zeit nach Stilllegung der Straßenbahn. Doch der Trend kehrte sich um. Besorgte Bürger machten mobil und erkannten nicht nur den Verkehrswert der Tram, sondern auch ihre Funktion als urbanes Mittel für eine menschenfreundliche Stadt. Hinzu kam die Erkenntnis, dass die Finanzen nicht unendlich flossen, sodass viele hochtrabende prestigeträchtige U-Bahnpläne ad acta gelegt werden mussten. Diese Entwicklung setzte sich vor allem nach 1980 fort. Existierten damals weltweit 300 Straßenbetriebe, so sind es 30 Jahre später bereits 360. Weitere ca. 100 sind in Planung oder bereits im Bau. Aus der Straßenbahn klassischer Prägung wurde nun eine moderne Stadtbahn. Doch für die vor Jahrzehnten auf dem Altar der autogerechten Stadt geopfert Betriebe war es natürlich zu spät. Ein Treppenwitz dabei ist, dass eine Stadt wie Kiel, die im Mai 1985 ihre Straßenbahn stilllegte, nun ihre Wiedereinführung planerisch vorantreibt. Offenbar muss erst etwas zerstört werden, damit es Jahre später wieder errichtet werden kann. Mit der Abschaffung der West-Berliner Straßenbahn und der Zerstörung des großflächigen Liniennetzes innerhalb von nur 13 Jahren wurde unstrittig irreversibel in die Urbanität der Stadt und ihrer Kieze eingegriffen und ein traditionsreiches Verkehrsmittel sinnlos geopfert.

BEEINFLUSSUNG DURCH WIRTSCHAFTLICHE INTERESSEN

Es gilt als sicher, dass dem Beschluss, die Straßenbahn abzuschaffen, massive Beeinflussungen aus der Wirtschaft vorausgingen. Eine maßgebliche Rolle dürfte die Bus- und Autolobby gespielt haben. Dazu kam, dass man in West-Berlin gerne mit Subventionen kalkulierte, denn nur derartige Finanzspritzen erlaubten es, Geld für die Anschaffung von Bussen oder dem Bau von U-Bahnen einzusetzen und dabei grundsätzlich jede Frage nach Wirtschaftlichkeit und einer Kosten-Nutzen-Rechnung abzuwürgen.

Übrigens meldeten die Zeitungen im Oktober 1967, also nach Einstellung der letzten Straßenbahnlinie, dass allein die Entfernung der noch bestehenden 366 Kilometer Straßenbahngleise etwa 40 Millionen DM kosten würde, eine für damalige Zeiten enorme Summe.

Die Gleise wurden dann in den folgenden Jahren aus dem Stadtbild weitgehend entfernt. Aus Gleisanlagen, die sich in Mittel- oder Seitenlage von Straßen befanden, wurden meist Parkplätze, manchmal auch Grünanlagen, die jedoch oft nicht gepflegt wurden und schnell trostlos wirkten. An anderen Stellen überkleisterte man die Gleise einfach durch eine Asphaltdecke. Und dort schlummern die Schienen der Elektrischen bis heute. Einige dieser Gleisreste sind selbst in den 1980er Jahren noch zu sehen gewesen, so zum Beispiel am Anhalter Bahnhof. In der Invalidenstraße waren sie sogar noch bis vor wenigen Jahren sichtbar. An letzterem Standort wird nun der Einbau neuer Gleise für die Straßenbahnstrecke zum Hauptbahnhof in die Wege geleitet.



Die Kreuzung Stresemann/Ecke Anhalter Str. um 1926, Knotenpunkt verschiedener Straßenbahnlinien. Bis zu acht Linien trafen sich hier. Markant die Kandelaber mit Pressgas-Hängeleuchten und gewaltigen Glasglocken. Dadurch wirkten die Leuchten etwas kopflastig. Einige dieser sogenannten Großen Galgen (gusseiserne gotisierende Bündelpfeilmaste mit galgenförmigem Ausleger), entwickelt um 1906, blieben an anderen Stellen Berlins erhalten. Außerdem stehen heute Nachbauten in der Sophie-Charlotten-Straße. Das Pressgas-System existiert nicht mehr, das Bild rechts zeigt diesen Mast jedoch mit einer großen Glasglocke für Pressgasbeleuchtung. Bilder: Sammlung ProGaslicht.

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE



Die gleiche Kreuzung aus einem anderen Blickwinkel im Jahr 1981, zu sehen sind sogar die Gleisreste der Straßenbahn, die Gaskandelaber in der Anhalter Straße stehen noch, jetzt mit den üblichen Bamag-Gas-Hängeleuchten, Bild: Bettina Grimm, rechts: Ende der 1980er Jahre werden die Gasleuchten in der Anhalter Straße abgerissen und durch einfache technische Elektroleuchten ersetzt, Bild: Albrecht Schwarz



Linkes Bild:

Die Kochstraße im Jahr 1962, unmittelbar in der Nähe befand sich die Berliner Mauer, die ein Jahr zuvor hochgezogen wurde. Einst verlief die Kochstraße durch das Berliner Zeitungsviertel, hier reihten sich Verlagshäuser und Zeitungsredaktionen aneinander. Doch in den 1960er Jahren herrschte hier eher Grabesstimmung. Die Gasbeleuchtung ist dort längst Geschichte. Auch die Straßenbahn fuhr hier 1962 nicht mehr, es sind aber noch die Gleise zu erkennen. Zuletzt verkehrte noch Linie 88 und verband die Wiener Brücke mit dem Steglitzer Stadtpark. Vor dem Krieg rollten hier mehrere Linien, so die 62, 92 und 93.

Rechts: Die Kochstraße drei Jahre später aus einem anderen Blickwinkel. Ein Gaslaternen-Monteur ist mit Wartungsarbeiten beschäftigt.

Bilder: Sammlung PGL



TROTZ MASSIVER WIDERSTÄNDE – DIE RENAISSANCE DER STRAßENBAHN

Dass die Straßenbahn nach der politischen Wende 1989 wieder den Weg zurück in den Westen der Stadt fand, ist eine Ironie der Geschichte. Hier trifft das Motto: „Erst kaputtmachen, dann wieder einführen“ des Pudels Kern. So bekam der Bezirk Wedding in den 1990er Jahren die Straßenbahn zurück, indem man eine bis dahin an der Eberswalder Straße endende Linie über die Bomholmer Brücke/Seestraße nach Westen verlängerte. Eine zweite Strecke verläuft seit 2006 über die Bernauer Straße. Doch mit weiteren Linien tut sich Berlins Senatsverwaltung schwer. Zwar liegen schon seit Jahren prophylaktisch neu verbaute Gleise am Berliner Hauptbahnhof, auf der Leipziger Straße und auf der Oberbaumbrücke, aber ob und wann diese Orte von einer Straßenbahn befahren werden, ist unklar. Immerhin soll in zwei Jahren die Strecke zum Hauptbahnhof endlich in Betrieb gehen, mit 13 Jahren Verspätung! Geplant war die Inbetriebnahme für 2002. Manches dauert in Berlin eben länger. Der neue Großflughafen „BER“ lässt grüßen.

Und auch heute spürt man vorrangig im Westteil Berlins eine Tendenz zur Feindlichkeit gegenüber der Straßenbahn. Das Zelebrieren des Individual – sprich – Autoverkehrs hat sich bis zum heutigen Tage erhalten. Die Beziehung des Berliners zum Auto hat bisweilen fast fetischartige Züge. Dass andernorts die Straßenbahn einen beispiellosen Boom erlebt und in Frankreich,

DER ZÜNDFUNKE

Großbritannien oder den USA in den letzten Jahren eine Vielzahl neuer Straßenbahnstrecken erbaut worden sind, lässt den autovernarnten Berliner kalt. Nirgends scheint es so viel Widerstand gegen Straßenbahn-Neubaustrecken zu geben wie hier. Und bei Unfällen – vor allem mit Personen – gilt seltsamerweise immer die Straßenbahn als Verursacher, mal war sie zu schnell, mal kam sie zu leise. Schuld hat immer die Tram (so wird sie mittlerweile von Amts wegen in Berlin tituliert), egal ob ein anderer Verkehrsteilnehmer unaufmerksam war. Trotzdem werden auch in Berlin Stimmen lauter, die eine Wiedereinführung der Straßenbahn fordern, aktuell ist gerade eine Initiative in Spandau ins Leben gerufen worden. (www.tram-spandau.de). Doch die Gegenstimmen sind natürlich ebenfalls am Trommeln: Zuletzt brachte der Berliner „Tagesspiegel“ am 10.11.2012 einen geradezu reißerischen Artikel gegen die Straßenbahn mit dem Titel „Lässt die Straßenbahn im Depot“. Dabei versteigt sich der Autor zu heftigen polemischen Attacken gegen das Verkehrsmittel, welches andernorts als ökologisch, wirtschaftlich und bürgerfreundlich angesehen wird. Der Artikel führte übrigens zu hunderten von Leserkommentaren. Schon seltsam, was diese Zeitung umtreibt. Aggressiv-bösartige Wutartikel gegen die Straßenbahn und ebensolche Hasstiraden gegen die Berliner Gas-Straßenbeleuchtung.

STRAßENBAHNEN UND GASBELEUCHTUNG

Wenn man die Ereignisse um die Abschaffung der Straßenbahn (West-)Berlins mit dem aktuellen Geschehnissen um den Abriss der Berliner Gas-Straßenbeleuchtung vergleicht, so fallen trotz 60 Jahre Zeitdifferenz erstaunliche Parallelen auf. So gibt es bisher keinen Beschluss über den Komplett-Abriss der Gaslaternen, sondern lediglich einen (Teil-)Beschluss zur Demontage der Gas-Reihenleuchten, was jedoch schon schlimm genug ist. Doch man plant mittlerweile lustig drauf los und entfernt andere Gasleuchten-Modelle. Ohne demokratische Legitimation. Wie bei den Machenschaften um die Zerstörung des damals weltweit größten Straßenbahnnetzes wird auch heute bei der Entfernung der in dieser Form weltweit einzigartigen Gas-Straßenbeleuchtung jede kritische Diskussion abgewürgt. Verteidiger der Gasleuchten werden als verklärte Nostalgiker oder ewig Gestrige tituliert. Die Sprache vieler Berliner Medien ähnelt der Berichterstattung von damals. Man muss nur die Worte „zuckelnde“ oder „bimmelnde“ Straßenbahnen durch „funzelige“ und „schummrige“ Gaslaternen ersetzen und schon ist sie da, die Parallele. Der alte Ungeist von Desinformation, Meinungsmache und Abwertung, gepaart mit Zeitgeist gerechtem Vokabular kommt aus der Flasche. Anstelle „autogerecht“ und „modern“ heißt es jetzt „klimagerecht“ und „energieeffizient.“ Nun sind es nicht mehr die den Verkehr störende und marode, weil nicht mehr zeitgemäße Straßenbahnen, sondern „das Sicherheitsgefühl beeinträchtigende“ und unwirtschaftliche, nicht mehr heutigen Standards entsprechende Gaslaternen, obendrein mit gefährlichen radioaktiven Glühkörpern.

Einen großen Unterschied zwischen den damaligen Plänen für die Abschaffung der Straßenbahn im Westteil Berlins und dem aktuellen Vorhaben, die Gasbeleuchtung abzubauen, gibt es aber doch. Die Straßenbahn war zu Beginn der 1950er Jahre stark erneuerungsbedürftig. Vor allem der Fahrzeug- und Wagenpark hätte modernisiert werden müssen. Auch ein großer Teil der technischen Anlagen war in keinem guten Zustand. Die aktuell bestehende Gas-Straßenbeleuchtung Berlins ist dagegen seit den 1990er Jahren in weiten Teilen auf Vordemann gebracht worden. Zunächst erfolgte nach der Erdgasumstellung die Einführung der elektronischen Zündung. Neue Leuchtenmodelle wurden entworfen und aufgestellt. Nach 1999/2000 wurden die Schaltgeräte weiter entwickelt und solargesteuerte Apparate für den Betrieb der Gasleuchten eingeführt. Die Gasbeleuchtung ist also entgegen der damaligen Straßenbahn in einem ungleich besseren und viel moderneren Zustand. Was gewisse Kreise jedoch nicht davon abhält, unablässig an dem Abriss der Gaslaternen und somit der Vernichtung eines weiteren Wahrzeichens von Berlin zu arbeiten.

Und irgendwie hat man das Gefühl, es stecken ganz andere, nämlich ökonomische Interessen dahinter. Lobbyisten treiben ihr Spiel und wittern Geschäfte um die Neuanschaffung von Elektro-Leuchten, früher frohlockten die Bus-Hersteller. Und die tatsächlichen Kosten werden verschleiert. So wie einst bei der Abschaffung der Straßenbahn ist es nun bei der beabsichtigten Demontage der Gasbeleuchtung. Stattdessen giert man nach Subventionen, zum Beispiel im Rahmen von Förderprogrammen in Sachen „effiziente Straßenbeleuchtung“. Nicht zu fassen, aber alles scheint sich zu wiederholen. Sogar die Ignoranz gegenüber sinnhaftem Fortschritt? Fachleuten ist klar, dass das Potential hinsichtlich der Energieeffizienz bei der Gasbeleuchtung noch lange nicht ausgeschöpft ist.



Oben: Neben der Vetschauer Allee ist Alt-Mahlsdorf die einzige Berliner Straße mit Gaslicht und einem Straßenbahnbetrieb gleichzeitig (Endstelle Linie 62). Die Leistner-Gasaufsatzleuchten wurden inzwischen durch moderne Bamag-U7-Aufsatzleuchten ersetzt (nächste Seite).

Bild ganz links: Bettina Grimm, daneben: Oliver Frühschütz, nächste Seite links oben: Markus Jurcizek, rechts oben: Joachim Raetzer

DER ZÜNDFUNKE



© Markus Jurziczek - ProGaslicht e.V.



GUTE GEISTER – STRAßEN- BAHNEN UND GASLATERNEN

Ja, irgendwie gehören sie zusammen: Die Straßenbahnen und die Straßenbeleuchtung. Wer sich mit der einschlägigen Literatur beschäftigt – und es gibt eine ganze Menge – wird immer wieder feststellen, dass beide Errungenschaften untrennbar zur Urbanität, zum Flair einer Stadt gehört haben und grundsätzlich auch heute gehören. Auf unzähligen Bildern sieht man Laternen und Bahnen einträchtig beieinander, wie gute Freunde. Sie sorgen für gutes Licht auf den Straßen und helfen den Menschen, von A nach B zu kommen, dabei ihre Stadt, ihr Wohnviertel zu erleben. Gutes Licht und eine menschenfreundliche Anbindung sorgen für den Wohlfühlfaktor der Bewohner. Wer sich an diesen Dingen vergreift, hat offenbar etwas anderes im Sinn: Die Stadt grauer, ämer, trostloser zu machen. Oder die Interessen bestimmter Lobbyisten zu bedienen. Und solchem Treiben sollte Einhalt geboten werden.

Bettina Grimm

Quellen:

Anhaltspunkte – Eine Reise mit der Straßenbahn durch das Berlin der 60er-Jahre, Wolfgang R. Reimann/Reinhard Schulz, VBN Verlag B. Neddemeyer (2006)

Straßenbahn für ganz Berlin, Holger Orb/Tilo Schütz, Jaron Verlag (2000)

Im Web sehr zu empfehlen: www.drehscheibe-foren.de



DAS BLAUE VOM HIMMEL

Ham Se ooch so jellitten im Januar. Janz Berlin und Umjehend w ar ne einzije Dunstkiepe. Den janzen Taach dusta, keene Sonne, nüscht. So'n richtijet Wetta zum Depressionen kriegen. Aba ick habe ja wenchstens meen Jaslicht, dit is so ne Art Ersatz-Sonne, da jeht's mir gleich bessa.

Jetze w ees ick endlich ooch, woran dit liecht, dasset dauemd dusta is. Dit liecht daran, dat ständich dit Blaue vom Himmel jelogen w ird, deswejen bleibt's ooch grau in grau. Da hat doch unser Berlina Abriss-Bevollmächtigta für die Jaslaternen, dieser Staatssekretär Jaebler wieda Dinga rausjehauen, da muss man erstmal druff kommen. In eenem Intervjuh hatta jemeent, die Entsorgung von die abjebrannte Jas-Glühkörper sei ja so wat von uffwändig. Und wat da so für Unmengen zusammenkämen, meine Jüte: Jährlich 30 Fässa á 40 Lita voller radioaktive Stoffe. Man könnte denken, dit füllt nen janzen Jütazug. Komisch nur, das bei die GASAG – als die noch für die Jaslaternen zuständig waren – nur zwee bis drei Kilogramm Glühkörperstaub zusammen kamen, die man denne ooch ganz ordentlich entsorchte. Is übrjens allet dokumentiert worden. Aber olle Jaebler – ick frage mir janz besorgt, wo kam der eijentlich her ? – hat noch mehr Dinger rausjehauen: Die Maste von die Reihenleuchten seien am Ende ihra Lebensdauer anjelangt und müssten sow ieso weg. Ick bin ja eher der Meinung, olle Jaebler müsste w eg, w eil der seine Haltbarkeit als Staatssekretär längst übaschritten hat, aber mir fragt ja keena. Denn hatta noch jesaacht, man könne ja alle Fakten und Zahlen uffre Internet-Seite vonne Senatsverwaltung nachkieken, denn würde man schon sehen, dasset sich rechnet, die ollen Jaslaternen abzuschaffen. Blöd is, dass die Zahlen von die Senatsbürokraten-Truppe hinten und vorne nich so janz richtig sind. Überall kleene Fehlta. Da wird der Jas-Preis sehr hoch anjesezt, der Strompreis aba extrem niedrig, da werden Kosten zum Abriss verschleiert, da werden Steuaerstattungen für die Jasbeleuchtung unta den Teppich jekehrt. Und imma so weita. Ick könnt mir schonw ieda peitschen.

Wat mir sonst noch so bewegt hat: Die Numma mit die Sexismus-Debatte um olle Brüderle. Also ick habe ja selten so ne valogene Debatte jesehn. Ausjerechnet ner Reporterin vom Stern fällt nach üba eenem Jahr ein, dit se olle Brüderle mal in weinselija Laune anjeblich doof anjequatscht hat. „Sie könnten en Dirndl ausfüllen“ oda „Darf ick Ihnen meine Tanzkarte jeben?“ Wat zum Teufel is eijentlich ne Tanzkarte? Wusste bisher jar nich, dasset so wat jibt. Ick hab sowat nich. Und dann der Stern, der mit die Jeschichte vom Sexismus Ufflage steijern will. Sonst versucht dit Blatt eha, mit puddelnackiche und barbusiche Mädels uffre Titelseite die Ufflage zu steijern. Wie valogen is dit? Dit Gleiche jilt ooch für Leute wie olle Alice Schwarzer. Die schreibt nämlich besonders jerne inne Bild-Zeitung. Und dit Blatt is ja bekannt für ihre Art, Frauen een besonderet Profil zu jeben: Als Nacktmodell uffre Titelseite. Wat für ne halbseidene Kampanje. Igttigitt. Da muss ick zum Schluss noch eenen zum Besten jeben: Kommt ne Frau von ihrem Arzt. Sacht zu Ihrem Jöttajatten: Stell Dir vor, er hat zu mir jesaacht, ick hätte nen Busen wie ne Dreißichjährige. Darauf ihr Oller: Und wat hatter zu Deinem fuffzichjährige Arsch jesaacht? Da antwortet die Frau: „Ach, üba Dich ham w ir jar nich jesprochen ...“

Bevor ick jetze noch mehr Pkantet raushaue, wünsche ick Ihnen mehr blauen Himmel und vor allem mehr Licht. Jutet Licht natürlich!

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

DER ZÜNDFUNKE

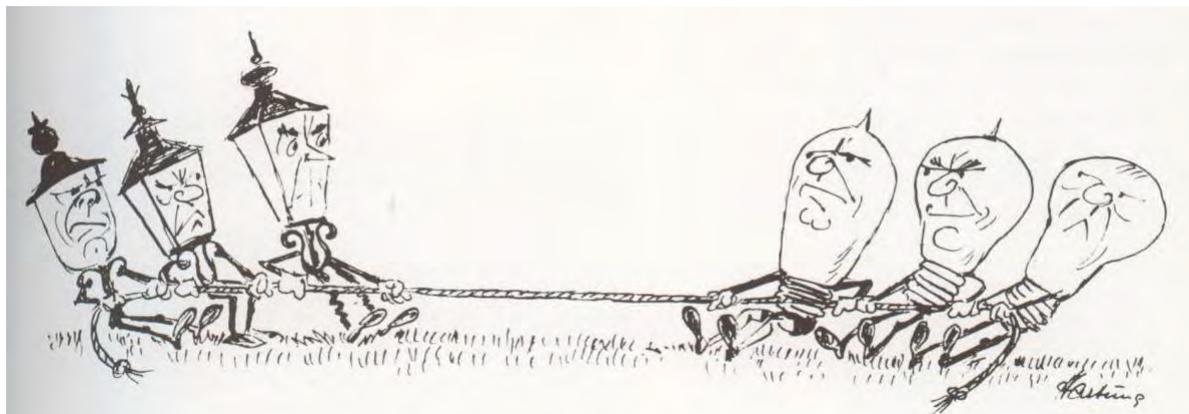
MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT(22*) – HAMBURG

*Leider ist unsere Zählung vor lauter Gaslicht-Fotografien etwas durcheinandergeraten, deshalb am Ende des Artikels eine Übersicht



Links: Treffpunkt Hallerstraße, die dicht stehenden Gas-Hängeleuchten von Maxilux prägten bis Ende der 1970er Jahre Hamburgs Straßen, hier fährt Linie 8 Bild: Karl-Heinz Lindow, Sammlung VVM; rechts: Wartung einer Maxilux-Gashängeleuchte, Bild: Sg. H.S. Eckhardt

Und noch einmal begleiten uns Straßenbahnen und Gas-Straßenleuchten, diesmal in Hamburg. Die Hafen- und Hansestadt Hamburg besaß wie Berlin ein sehr großes Straßenbahnnetz sowie eine große Anzahl von Gas-Straßenleuchten. Die Gasbeleuchtung war seit 1845 die Triebfeder für die industrielle Entwicklung der Stadt. Doch aller Anfang war zunächst schwer. Nachdem im August 1844 auf dem Grasbrook eine Gasanstalt errichtet worden war und im Oktober 1845 die ersten Gaslaternen brannten, war diesen nur ein kurzes Leben beschieden. Bereits vier Wochen nach der Inbetriebnahme zerstörte eine Sturmflut große Teile der Gasfabrik. So erfolgte im August 1846 zum zweiten Male die Eröffnung. Und die Gasbeleuchtung wurde eine Erfolgsgeschichte, bereits 1870 besaß Hamburg 9.000 Gaslaternen. Das Rohrnetz umfasste etwa 250 Kilometer. Nachdem die Gas-Produktion stetig anstieg, wurde 1878 mit dem Bau des größten Gasbehälters auf dem europäischen Kontinent begonnen. 1894 fanden erste Versuche mit dem damals neu entwickelten Gasglühlicht auf der Rothenbaumchaussee statt. Im gleichen Jahr ging die erste elektrische Straßenbahn Hamburgs in Betrieb. Nachdem die Experimente mit Gasglühlicht erfolgreich verliefen, wurde ab 1898 weitgehend auf Glühlicht umgestellt, bereits im Jahre 1900 wurden knapp 30.000 Gaslaternen mit den Auer'schen Glühkörpern betrieben. Ab 1908 erfolgte schrittweise die Einführung der Gasfemzündung.



Der Kampf zwischen Gas und Elektrizität in einer zeitgenössischen Karikatur (ca. 1925), Quelle: Anderthalb Jahrhunderte Heiß Gas

In den 1920er Jahren verschärfte sich in Hamburg der Konkurrenzkampf zwischen den Energiearten Gas und Strom, nachdem die Hamburgischen Electricitätswerke beim Senat die Umrüstung vieler Straßen von Gas- auf Elektrobeleuchtung beantragten. Um 1927

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

DER ZÜNDFUNKE

sorgten 25.500 Gasleuchten für Licht auf Hamburgs Straßen. 1938 war dann wohl der Maximalbestand mit 38.400 Gasleuchten erreicht (zum Vergleich: 23.168 Elektroleuchten).

Der Zweite Weltkrieg brachte für die Stadt schwere Verwüstungen, von den einst über 25.000 Gasleuchten waren im Jahr 1947 nur noch knapp 350 Stück in Betrieb. Doch mit dem Wiederaufbau wurde auch die Gasbeleuchtung schnell wieder zum prägenden Element. Bereits 1951 leuchteten etwa 15.000 Gaslaternen, zehn Jahre später waren es 24.000 Stück. Für das Jahr 1967 zählte man 21.700 Gasleuchten sowie 800 gasbeleuchtete Verkehrszeichen. Der traditionsreiche Gasproduktionsstandort Grasbrook wurde 1976 stillgelegt.

Ende der 1970er Jahre kam die Tendenz auf, Hamburgs Gaslicht abzuschaffen, dies wurde vergleichsweise zügig umgesetzt. Im Jahr 1981 wurden die letzten ca. 1.000 Gasleuchten entfernt und durch elektrische Beleuchtung ersetzt. Als letzte Straße Hamburgs wurde der Friedrich-Ebert-Damm in Wandsbek von Gasbeleuchtung auf Elektrolicht umgerüstet. Allerdings hatte sich schon zwei Monate zuvor Bausenator Volker Lange bei einem symbolischen Abschalten einer Gasleuchte mediengerecht feiern lassen. Gleichzeitig wurde die Kokerei in Kattwyk stillgelegt und die Raffineriegas-Spalanlage außer Betrieb genommen. Nach Angaben der Stadtverwaltung hatte der Gaslicht-Abbau insgesamt 66 Millionen DM gekostet, damals schon eine ziemlich deftige Summe. Die 1964 begonnene Umstellung von Stadt- auf Erdgas war nun ebenfalls abgeschlossen und das Kapitel „Stadtgaserzeugung“ nach 137 Jahren beendet.

Bereits drei Jahre zuvor, im Oktober 1978 war Schluss mit der Hamburger Straßenbahn, nachdem Hamburgs Senat 20 Jahre zuvor die Abschaffung dieses Verkehrsmittels beschlossen hatte. Die letzte Linie zwischen Rathausmarkt und Schnelsen (Linie 2) wurde eingestellt. Man hatte den Bürgern ein modernes und weit verzweigtes U-Bahn-Netz versprochen, dass letztendlich aber so nie gebaut wurde. Nur wenige Straßenbahnstrecken wurden durch die U-Bahn ersetzt. Stattdessen führte man ein umfangreiches Busnetz ein, welches aber zeitweise völlig überlastet ist. Pläne für den Bau einer neuen Stadtbahn waren bereits weit fortgeschritten, eine Neu-Inbetriebnahme für 2014 vorgesehen. Doch mit dem Wahlsieg der SPD wurden alle Pläne für die Wiedereinführung der Straßenbahn als moderne Stadtbahn, so wie es einige Jahre zuvor der schwarz-grüne Senat beschlossen hatte, eingestellt. Hamburgs Bürger dürfen sich also auch weiterhin in überfüllte Busse zwängen. Als Fazit bleibt, dass Hamburgs Politik und Verwaltung im Abstand von drei Jahren erst die Straßenbahn und dann die Gas-Straßenbeleuchtung abschaffen ließ.

Quellen:

Anderthalb Jahrhunderte Hei Gas, Kurt Grobecker/Wilhelm Hartung, Jubiläumsschrift der Hamburger Gaswerke GmbH 1994
Licht für Hamburg – 600 Jahre öffentliche Beleuchtung – Hamburgische Electricitätswerke AG 1982

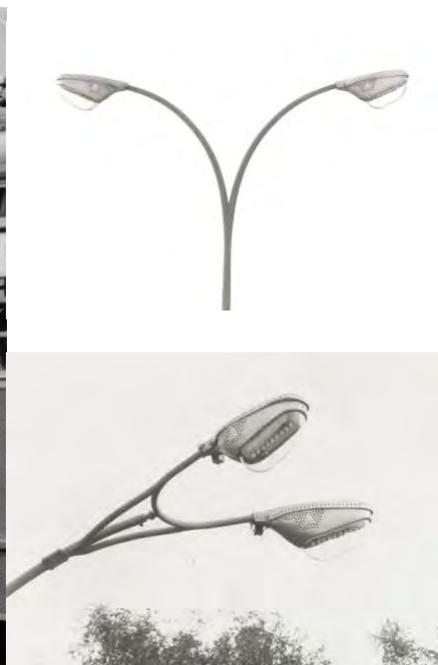


Schlump und Bundesstraße, noch haben die Hängelichtmaste mit Maxilux-Gasleuchten ein historisches Aussehen, beachtenswert die verzierten ausladenden Sockel, am weiten Ausleger sind noch die früheren Herablass-Vorrichtungen sichtbar, Bild: Karl-Heinz Lindow, Sammlung VVM

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE



Großes Bild: Hamburgs Straßenbahnlinie 8 am Schulterblatt, dicht umsäumt von Gas-Reihenleuchten des Modells Bamag U13H, der Richtungspfeil links ist ein mit Gas beleuchtetes Verkehrszeichen, erkennbar ist der Rauchabzug oben auf dem Schild, Bild: Karl-Heinz Lindow, Sammlung VVM.

Kleine Bilder: Hamburg setzte neuzeitliche Formen bei der Gasbeleuchtung ein, so zum Beispiel Reihenleuchten an Doppelauslegern in verschiedenen Varianten, Bilder: Niels Focken

Bisher in unserer Reihe „Mit Gaslicht fotografiert“ erschienen:

Heft Nr.	Ausgabe	Ort
13	Januar 2010	Berlin
15	März 2010	Tilsit
16	April 2010	Berlin
17	Mai 2010	Berlin
20	Dezember 2010	Duisburg
21	Januar 2011	Dresden
22	Februar 2011	Berlin
23	März 2011	Berlin
24	April 2011	Dresden
25	Mai-Juni 2011	Hamburg
26	Juli-August 2011	Berlin
27	September-Oktober 2011	Mannheim
28	November 2011	Solingen
29	Dezember 2011	Frankfurt a.M.
31	Februar 2012	Frankfurt a.M.
33	April 2012	Greiz
34	Mai-Juni 2012	Köln
36	September 2012	Wetzlar
37	Oktober 2012	Worms
38	November-Dezember 2012	Braunschweig
39	Januar 2013	Leer

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)3379-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS: NOCH MEHR GASLICHT

Es geschehen doch immer wieder Überraschungen. Kürzlich war von weiteren existierenden Gaslaternen zu hören. Laternen, die wir bisher nicht auf dem Zettel hatten. Dazu gehörte unter anderem ein mächtiger Kandelaber mit Gaslaternen in der Stadt Goch am Niederrhein. Aber man meldete uns auch Gaslicht aus Velbert, Uetersen, von der Bastei im Elbsandsteingebirge und aus Althofen in Österreich. Letztgenannte Stadt ist der Geburtsort unseres Gasglühlicht-Patrons Carl Auer von Welsbach. Dies hatte die Stadt wohl vor einiger Zeit zum Anlass genommen, einen Teil ihrer Altstadt mit Gaslaternen zu beleuchten. Eine herrliche Idee, wie wir meinen. Leider haben wir bisher keine brauchbaren Bilder von den genannten Orten. Wer sich also irgendwann dorthin verirrt, sollte seine Kamera zücken. Wir freuen uns über jedes Foto.

Übrigens soll es auch in der Lagunenstadt Venedig noch einige Gasleuchten geben. Weiß jemand etwas? Bisher hatten wir Zagreb als südlichsten Ort mit Gasbeleuchtung in unseren Unterlagen vermerkt. Aber wir freuen uns über jedes GUTE LICHT. Leuchtdioden oder Natriumdampf kann jeder, aber an Gaslicht reicht das alles nicht heran.

Euer Glühwürmchen



ProGaslicht e. V. - Die Wahrheit ist nicht die Frage der Mehrheit



LIEBE ZÜNDFUNKEN-LESER,

mit dieser Ausgabe haben wir nunmehr insgesamt 40 Hefte herausgebracht. Angefangen hat alles im Dezember 2008 mit einem achtseitigen Mitteilungsblatt in Form eines „Newsletters“. Im Laufe der Zeit hat sich der ZÜNDFUNKE weiterentwickelt. Wir haben, wie wir meinen, spannende Serien aufgelegt wie zum Beispiel unsere „Laternenkunde“ oder die Reihe „Wenn einer eine Reise tut ...“ Ein Ende ist bislang nicht abzusehen. Durch die unterschiedliche Menge an aktuellen Informationen differiert der Umfang einer Ausgabe immer wieder. Deshalb auch die abweichenden Preise für die verschiedenen Ausgaben. Der ZÜNDFUNKE ist inzwischen zu einem Journal über das Thema Gaslaternen und Gaslicht geworden. Wir hoffen, mit unseren Informationen, Reportagen und kritischen Berichten den Geschmack der Gaslicht-Freunde getroffen zu haben. Gerne laden wir auch jeden Freund des GUTEN LICHTS ein, in unseren Heften Beiträge zu schreiben. Und wir freuen uns nach wie vor über weitere Abonnenten der gedruckten Ausgaben. Wir wissen um die Reichweite des ZÜNDFUNKEN als PDF-Datei im Internet. Doch ein Heft in der Hand zu halten, erscheint uns doch immer noch als die schönere Variante. In diesem Sinne wird der ZÜNDFUNKE auch zukünftig der Stachel im Fleisch derjenigen sein, die uns das GUTE LICHT stehlen wollen.

IHRE ZÜNDFUNKEN-REDAKTION

Impressum **DER ZÜNDFUNKE** * Das Gaslaternenjournal des Vereins ProGaslicht e.V.

Redaktion: Bettina Grimm * Tel.: 03379-312220 * www.progaslicht.de * Gestaltung: Bettina Grimm *

Erscheinungsweise der Printausgabe: mindestens 6 Ausgaben im Jahr * Bezug der Printausgabe gegen einen Kostenbeitrag von 35 € für maximal 10 Ausgaben pro Jahr. Vorkasse.

Bankverbindung: ProGaslicht e.V. * Berliner Volksbank * BLZ 100 900 00 * Konto-Nr. 217 131 1007 *

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

* Wenn Sie Anzeigen schalten möchten, kontaktieren Sie uns bitte * Auflage der Printausgabe nach Bedarf *

V.i.S.d.P.: Bettina Grimm *

Druck: www.monath-copy.de

ProGaslicht e.V. • c/o Joachim Raetzer • Viktoriastr. 6 • 12105 Berlin • Telefon +49(0)33 79-312220

www.ProGaslicht.de
verein@progaslicht.de

DER ZÜNDFUNKE

