

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 89 * Ausgabe 3/4-2020 * Jahrgang 13 * 15,00 € * 12. April 2020



ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

LEIPZIG: Gaskandelaber am Neuen Rathaus, dem größten Rathausbau Deutschlands. Die Laterne wirft symbolträchtig ihren Schatten an einem sonnigen Morgen Anfang Mai 2010. Und die Sonne wird für uns alle wieder scheinen, wenn die schweren Zeiten überstanden sind. Bild: Holger Drosdeck (5.5.2010)

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Gaslaternen in Denkmalliste aufgenommen	4
Wegen Coronavirus: Ratsentscheidung abgeblasen	6
→Berlin	7
Gaslaternen-Zahl weiter im Sinkflug	7
→Dresden	9
Harter Kampf ums Gaslicht	9
→Bad Homburg	19
Gasbeleuchtung aufgefrischt	19
→Frankfurt am Main	21
Leise zischelt das Gaslicht	21
Thema Architektur: Was wird aus dem Schauspielhaus?	25
Thema Kunstgeschichte: Carl Spitzweg und seine Justitia	31
Der Kreis Teltow – Die dynamischste Region Preußens	35
Der Weitblick des Ernst von Stubenrauch	39
Der Bau des Teltowkanals	40
Das Gas kam aus Schöneberg und Mariendorf	42
Gasbeleuchtung im Kreis Teltow	46
Steglitz – Das größte Dorf Preußens	50
Teltow – Industriekultur und Erfindergeist	51
Groß-Lichterfelde – Die erste Straßenbahn der Welt	53
Die Teltower Kreisbahn und die legendäre Linie 96	56
Die Geschichte der Treidellokomotiven	64
Mit Gaslicht fotografiert – Wien 1899	66
Graf Koks	67
Die Geschichte der Mannheimer Gaslaternen – Teil 2	68
Gaslicht in Deutschland	81
Zagreb – Schweres Erdbeben	82
Und hier noch was Gutes zum Schluss	83
Prag im März 2020	84

DÜSSELDORF: GASLATERNEN IN DENKMALLISTE



DIE GESCHICHTE DER MANNHEIMER GASLATERNEN TEIL 2 ab Seite 68



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

Bilder Titelseite: Holger Drosdeck, Seite 2 Joachim Raetzer, Rückseite Jan Žákovec

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

Erscheinungsweise der Printausgabe: 6 Ausgaben im Jahr * Bezug der Printausgabe gegen einen Kostenbeitrag von 38 € pro Jahr. Vorkasse.

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

IBAN: *.DE96 1009 0000 2171 3110 07.* BIC: * BEVODEBB *

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 Raetzer-Grimm * Druck: wir-machen-druck.de

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE MÄRZ/APRIL 2020

LIEBE ZÜNDFUNKEN-LESER!

Plötzlich ist nichts mehr so, wie es war. Wohl niemand hätte sich vorstellen können, was wir alle inzwischen zu durchleben haben. Die Welt im Ausnahmezustand. Im Krieg – wie es der französische Staatspräsident Emmanuel Macron sehr drastisch aber durchaus treffend formulierte. Ein gefährlicher Virus greift um sich und entwickelt sich zu einer weltweiten Pandemie mit unzähligen Opfern. Das öffentliche Leben steht still, wir befinden uns im Hausarrest – und ein Ende ist nicht abzusehen. Da wird fast alles, was uns bewegt, zu einer unbedeutenden Nebensache. Trotzdem wollen wir versuchen, unsere Leidenschaft zum Gaslicht weiter aufrecht zu erhalten. Unser Journal soll wenigstens ein bisschen Freude in die Tristesse bringen, und Lesestoff ist ja auch wichtig. Gerade in diesen Zeiten, wo wir alle dazu verdammt sind, möglichst zu Hause zu bleiben, um uns gegen das Gift des Corona-Virus zu schützen.



Wir berichten diesmal aus Düsseldorf, Berlin, Dresden, Frankfurt am Main und Mannheim.

Außerdem beleuchten wir die Geschichte des Landkreises Teltow und seines schillernden Landrates Ernst Stubenrauch. Einst war Teltow einer der mächtigsten Landkreise des Deutschen Reiches. Doch der Einfluss schwand mit der Entwicklung Berlins zur Metropole mehr und mehr.

Der Verein ProGaslicht und die Zündfunken-Redaktion wünscht allen Lesern, Freunden und Vereinsmitgliedern und ihren Angehörigen alles Gute und vor allem Gesundheit. Denkt immer daran: Es wird wieder aufwärts gehen!

Viel Spaß mit der neuen Ausgabe. Passt gut auf Euch auf!



Düsseldorf, Zietenstraße. Bild: Thomas Schmitz

**ZUSAMMENHALTEN –
GEMEINSAM GEGEN CORONA**

*Bettina Raetzer-Grimm
und die Zündfunken-Redaktion*

DÜSSELDORF

GASLATERNEN IN DENKMALLISTE AUFGENOMMEN

Am 8. Februar 2020 hat die Untere Denkmalbehörde im Düsseldorfer Amtsblatt bekannt gegeben, dass die Gasleuchten im Düsseldorfer Stadtgebiet (gasbetriebene Straßenlaternen) vorläufig als in die Denkmalliste eingetragen gelten. Der betreffende Auszug aus dem Amtsblatt ist auf Seite 5 abgedruckt.



Die Lage der vorläufig in die Denkmalliste eingetragenen Gasleuchten kann auf der Homepage der Stadt Düsseldorf eingesehen werden.

(<https://www.duesseldorf.de/denkmalschutz.html>)

Die vorläufige Unterschutzstellung verliert ihre Wirksamkeit, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten das Verfahren zur Eintragung in die Denkmalliste eingeleitet wird. Die finale Abgrenzung des Denkmalumfangs und der dauerhafte Eintrag in die Denkmalliste sollte voraussichtlich im Mai 2020 stattfinden, doch dieser Zeitplan gerät nun ordentlich durcheinander.

Mit der vorläufigen Unterschutzstellung unterliegen die Gasleuchten den Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes. Änderungen und Erneuerungen bedürfen einer denkmalrechtlichen Erlaubnis.

Warum Denkmalschutz für die Gasleuchten?

Das Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege im Bauaufsichtsamt und der LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland sind seit dem Jahr 2017 damit befasst, die Düsseldorfer Gasbeleuchtung zu erfassen und quartiersweise zu untersuchen, ob und welche Bestände die Voraussetzungen an ein Denkmal im Sinne des Denkmalschutzgesetzes erfüllen. Inzwischen ist damit zu rechnen, dass mindestens ein großer Teil der Leuchten die gesetzlichen Anforderungen an ein Denkmal erfüllt. Denn in keiner anderen deutschen Stadt lässt sich die Quantität und Qualität der erhaltenen öffentlichen Straßenbeleuchtung mit Gaslicht so anschaulich und vielschichtig rezipieren wie in der Stadt Düsseldorf.

Die gasbetriebenen Straßenlaternen sind in charakteristischen Ensembles bemerkenswerter Größe, Qualität und Dichte erhalten. In ihrer Gesamtheit bilden sie ein herausragendes Zeugnis für die traditionsreiche, bis in das Jahr 1846 zurückreichende Geschichte der Düsseldorfer Gasbeleuchtung, die technische Evolution und besondere Lichtqualität des Gaslichts, die typologische Vielfalt der Gaslaternen und ihrer Hersteller sowie für die charakteristische Entwicklung des Gasversorgungsnetzes. Dieses erstreckt sich über das gesamte heutige Düsseldorfer Stadtgebiet und ist in dieser Ausdehnung und vielfältigen Ausgestaltung in Deutschland – aber auch im europäischen Ausland – heute als Besonderheit anzusehen.

Die denkmalpflegerische Bewertung der Gasleuchten-Bestände ist ein Projekt im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans für die energieeffiziente und historische Straßenbeleuchtung. Weitere Informationen zur Zukunft der Gasbeleuchtung finden Sie auf den Seiten des Amtes für Verkehrsmanagement.

Text-Quelle: Landeshauptstadt Düsseldorf,

Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Amtliche Bekanntmachungen
Ausgabe Nr. 6, 75. Jahrgang
8. Februar 2020



Düsseldorfer Amtsblatt

Allgemeinverfügung über die vorläufige Eintragung der Düsseldorfer Gasbeleuchtung in die Denkmalliste der Landeshauptstadt Düsseldorf gemäß § 4 DSchG NRW

I.

Die Landeshauptstadt Düsseldorf ordnet als Untere Denkmalbehörde gemäß § 4 Absatz (Abs.) 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 11.03.1980 (GV. NRW S. 226, 716) zuletzt geändert durch Art.5 des Ges. v. 15.11.2016 (GV. NRW S. 934) an, dass die Gasleuchten im Düsseldorfer Stadtgebiet (gasbetriebene Straßenlaternen), vorläufig als in die Denkmalliste eingetragen gelten.

Die vorläufige Unterschutzstellung verliert ihre Wirksamkeit, wenn nicht innerhalb von sechs Monaten das Verfahren zur Eintragung in die Denkmalliste eingeleitet wird.

Die Anordnung erfolgt im Wege der Allgemeinverfügung gem. § 35 S. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG).

II.

Die Lage der vorläufig in die Denkmalliste eingetragenen Gasleuchten kann im Internet auf der Website der Landeshauptstadt Düsseldorf eingesehen werden:

www.duesseldorf.de/denkmalenschutz

III.

Mit der vorläufigen Eintragung in die Denkmalliste unterliegen die Gasleuchten den Vorschriften des Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Lande Nordrhein-Westfalen (DSchG).

IV.

Die sofortige Vollziehung wird gem. § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO angeordnet.

V.

Die vorstehende Allgemeinverfügung wird hiermit öffentlich bekannt gemacht. Die Allgemeinverfügung tritt am Tage nach der Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Düsseldorf in Kraft.

Begründung:

In keiner anderen deutschen Stadt lassen sich die Quantität und Qualität der erhaltenen öffentlichen Straßenbeleuchtung mit Gaslicht so anschaulich und vielschichtig rezipieren wie in der Stadt Düsseldorf. Die gasbetriebenen Straßenlaternen sind in charakteristischen Ensembles bemerkenswerter Größe, Qualität und Dichte erhalten. In ihrer Gesamtheit bilden sie ein herausragendes Zeugnis für die traditionsreiche, bis in das Jahr 1846 zurückreichende Geschichte der Düsseldorfer Gasbeleuchtung, die technische Evolution und besondere Lichtqualität des Gaslichts, die typologische Vielfalt der Gaslaternen und ihrer Hersteller sowie für die charakteristische Entwicklung des Gasversorgungsnetzes. Dieses erstreckt sich über das gesamte heutige Düsseldorfer Stadtgebiet und ist in dieser Ausdehnung und vielfältigen Ausgestaltung in Deutschland – aber auch im europäischen Ausland – heute als Besonderheit anzusehen.

Das Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege im Bauaufsichtsamt und der LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland sind seit rund 2 Jahren damit befasst, die Düsseldorfer Gasbeleuchtung zu erfassen und quartiersweise zu untersuchen, ob und welche Bestände die Voraussetzungen an ein Denkmal gemäß § 2 (1) DSchG erfüllen. Es ist damit zu rechnen, dass die Erhaltung und Nutzung mindestens eines großen Teils der Bestände im öffentlichen Interesse liegt und damit die gesetzlichen Anforderungen erfüllt sind. Im Sinne des DSchG besteht ein öffentliches Interesse, wenn Sachen bedeutend für die Geschichte des Menschen, für Städte und Siedlungen oder für die Entwicklung der Arbeits- und Produktionsverhältnisse sind und für die Erhaltung und Nutzung künstlerische, wissenschaftliche, volkkundliche oder städtebauliche Gründe vorliegen.

Die Bekanntgabe im Wege der Allgemeinverfügung erfolgt, weil im Hinblick auf die Vielzahl der Standorte eine Bekanntgabe an die einzelne (Grundstücks)Eigentümerin bzw. den einzelnen (Grundstücks)Eigentümer nicht geleistet werden kann.

Die sofortige Vollziehung wird angeordnet, da im Zuge der Marktraumumstellung, der Umstellung der Gasversorgung von L- auf H-Gas, bereits laufend Gasleuchten-Köpfe instandgesetzt und technisch ertüchtigt werden müssen. Um den Verlust von historisch bedeutsamen technischen und gestalterischen Details vorzubeugen, soll eine denkmalpflegerische Begleitung sichergestellt werden. Die finale Abgrenzung des Denkmalsumfangs und der Eintrag in die Denkmalliste gemäß § 3 DSchG erfolgen nach Abschluss des Bewertungsprojektes voraussichtlich im Mai 2020.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage erhoben werden. Die Klage ist beim Verwaltungsgericht Düsseldorf (Bastionstraße 39, 40213 Düsseldorf) schriftlich oder zur Niederschrift bei dem Urkundsbeamten der Geschäftsstelle zu erheben.

Düsseldorf, 08.02.2020

Der Oberbürgermeister
Bauaufsichtsamt
Institut für Denkmalschutz und Denkmalpflege
– Untere Denkmalbehörde

Im Auftrag
Ulrike Lappeßen

Düsseldorf
Nähe trifft Freiheit

WEGEN CORONAVIRUS VORERST KEINE RATSSITZUNGEN MEHR ENTSCHEIDUNG ÜBER GASLATERNEN ABGEBLASEN

Auch in Düsseldorf steht inzwischen das politische Leben still. Rats- und Ausschusssitzungen werden abgesagt. Zunächst bis zum 19. April wird es keine Sitzungen des Stadtrates und seiner politischen Gremien mehr geben. Das kündigte der Düsseldorfer Oberbürgermeister Thomas Geisel (SPD) am Montag aufgrund der Corona-Pandemie an. Stattdessen werde es montags Sitzungen des Ältestenrates geben, in dem Vertreter der Fraktionen sitzen. Dort sollen alle wichtigen Punkte diskutiert und abgestimmt werden. Eine entsprechende Forderung hatte zuvor die Ratsfraktion Tierschutz/Freie Wähler gestellt. Damit steht fest, dass es in nächster Zeit keinen Beschluss über die Düsseldorfer Gasstraßenbeleuchtung geben wird. Ursprünglich sollte Ende März über die Zukunft der Gaslaternen entschieden werden.



Gasbeleuchtung (Ansatzleuchten) im Wandel der Zeit. 1953 ist der Straßenverkehr überschaubar. 2010 herrscht recht viel Trubel.

Oben: Neunflammige Rech-Gasansatzleuchten „Modell Dresden“ an sechs Meter hohen Masten in Düsseldorf, Brehmstraße (November 1953). Sie wurden 1970 abgebaut. Bild: Sammlung Klaus Gevatter; unten sechsflammige Ansatzleuchten mit typischem Düsseldorfer Dach in der Münsterstraße 2010. Ein Jahr später wurden sie abgerissen. Bild: Bettina Raetzer-Grimm



BERLIN - GASLATERNENZAHL WEITER IM SINKFLUG

Immer schön weitermachen beim Gaslaternen-Abriss – so lautet die Devise des Berliner Senats, der ansonsten gerade in diesen Tagen teilweise ein recht diffuses Bild abgibt – Dank Corona. Die Zahl der Berliner Gasleuchten geht weiter zurück, Stand Ende 2019 waren es noch 27.500. Das bedeutet gegenüber der Zahl, die um das Jahr 2005 herum galt (44.000) einen Rückgang von fast 38 Prozent. Der Aderlass betrifft alle Bezirke, derzeit läuft ein EU-gefördertes Abrissprogramm mit Schwerpunkten in Charlottenburg, Hermsdorf, Wedding, Wilmersdorf, Moabit und Gesundbrunnen. Betroffen sind mehr als 5.500 Gaslaternen. Und auch das zum Bezirk Neukölln gehörende Rudow wird demnächst sein Gaslicht verlieren – wie es heißt, komplett.



Gaslaternen in Alt-Rudow. Bild: Slg. ProGaslicht

Für Berlins Medien ist der Verlust der Gasstraßenbeleuchtung inzwischen so gut wie kein Thema mehr. Gelegentlich finden sich noch Beiträge über Anwohnerbeschwerden wegen schlecht gewarteter Laternen und den daraus folgenden Betriebsstörungen. Das war's.



Reihenleuchten 280 Stück

Und auch vom Gaslaternen-Freilichtmuseum gibt es weiterhin nichts Positives zu berichten, die historische Anlage dümpelt vor sich hin. Ein Ende des verwahrlosten Zustandes ist nicht in Sicht.

Berlins Senatsriege gilt als die unbeliebteste Landesregierung Deutschlands und bekommt durchweg schlechte Noten ausgestellt. Gerade in den ersten Tagen

der „Corona-Krise“ war das Krisenmanagement des Senats ein Desaster und man musste Angst um die Zukunft der Stadt und die Gesundheit der Bürger haben. Doch den gemeinen Berliner ficht das offensichtlich nicht an. Das rot-rot-grüne Bündnis kommt bei Umfragen stets auf Werte von 60 Prozent und mehr, lediglich die Gewichte innerhalb dieser „R2G“-Koalition verschieben sich. Inzwischen liegen die Grünen auf Platz eins. Und Opposition scheint kaum stattzufinden, auch hier ist die Benotung schlecht. Es gibt also keine Hoffnung für eine Änderung der Regierungspolitik in Berlin – und auch keine Hoffnung für die Gaslaternen, die das Stadtbild seit Jahrzehnten geprägt haben.

Text: Nico Wolf, Alle Bilder: Sammlung ProGaslicht



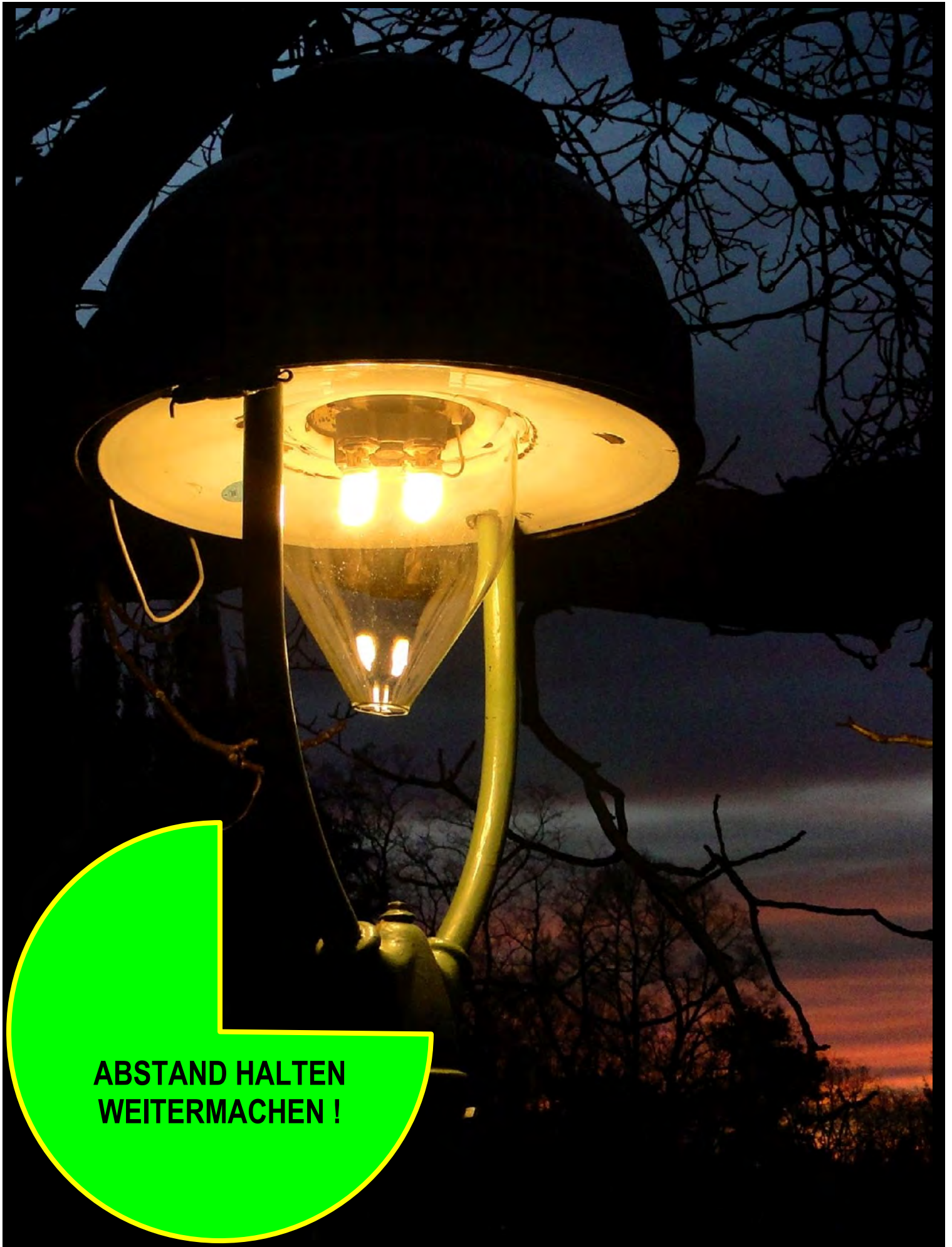
Aufsatzleuchten 23.920 Stück



Hängelleuchten 2.400 Stück



Modelleuchten 900 Stück



**ABSTAND HALTEN
WEITERMACHEN !**

DRESDEN -

HARTER KAMPF UMS GASLICHT

In diesen Tagen kämpfen Dresdner Bürgerinnen und Bürger sowie Bürgerinitiativen wie der Verein Kulturerbe Blasewitz e.V. um die geschichtsträchtigen Gaslaternen. Aktuell leuchten in Elbflorenz nur noch etwas mehr als 1.000 Gaslaternen. Ein gewaltiger Aderlass, wenn man bedenkt, dass Dresden im Jahr 1935 mehr als 15.000 Gaslicht spendende Kandelaber besaß. Das verwundert, denn flächenmäßig größere Städte wie Düsseldorf oder Frankfurt am Main betrieben weniger Gasstraßenleuchten als Dresden.



Oben: Gaslaterne und Pferdeomnibus in Dresden, um 1895. Pferdeomnibusse gab es in Dresden seit 1838. Bildquelle: unbekannt; rechts Dresdner Gaslaterne im Dezember 2019 in Striesen, Bild: Joachim Raetzer



GASBELEUCHTUNG SEIT FAST 200 JAHREN

Nachdem der sächsische Kurfürst Friedrich August I. (1670-1730) zu Beginn des 18. Jahrhunderts erstmals eine Straßenbeleuchtung mit Rüböl einrichten ließ, so sollte es bis Weihnachten 1828 dauern, als erstmals der Altmarkt durch einen Gaskandelaber beleuchtet wurde. Hierzu hatte der Dresdner Ingenieur Rudolf Sigismund Blochmann (1784-1871) am Zwingerwall das erste Gaswerk Deutschlands bauen lassen. In den folgenden Jahren wuchs die Zahl der Gaslaternen stetig an und auch in den Räumen öffentlicher und privater Häuser zog das Gaslicht ein. Weitere Gaswerke entstanden. Immer mehr Gaskandelaber sorgten in Dresden für Licht, Hersteller dieser Kandelaber waren Dresdner Firmen wie die Gebrüder Barnewitz, August Kühnscherf, Pirner & Franz, Kelle & Hildebrandt und C.E. Rost & Co. sowie die Eisengießerei Lauchhammer (siehe unten).





Gebr. Barnewitz
Dresden
22 Falkenstrasse 22
Telegraphadresse: Barnewitz, Dresden.
Fernsprechanchluss: Amt I No. 15.

Fabrik für Gas-, Wasser- und Heizungsanlagen.

— Eisschränke. —
Eisen- und Metallgiesserei.
Werkstatt für Eisenconstructions aller Arten.
I Träger in Normalprofilen.
Schwarze und verzinkte Wellenbleche.
Gusseiserne Säulen.
Complete Steinkohlen- und Oelgasanstalten.
Wasserwerke.
Rohrleitungen für Gas, Wasser, Dampf und Entwässerung nebst zugehörigen Façonröhren, Fittings etc.
Dampfventile, Gas- und Wasserschieber.
Pumpwerke. — Transmissionen.
Stalleinrichtungen.
Sajometer. — Reservoir.
Heizkessel.
Wangen- und Wendeltreppen in grosser Auswahl.
Wintergärten und Gewächshäuser mit complete Heizanlagen.
Glasdächer und Veranden.
Geländer aller Art in Schmiede- und Gusseisen.
Guss für Maschinen, Strassenbau etc.

Gebr. Barnewitz
Dresden.

Barnewitz-Werbeanzeige um 1900

DIE GEBRÜDER BARNEWITZ

Die bekannteste Laternenmanufaktur dürfte wohl die Dresdner Gießerei Gebrüder Barnewitz in der Falkenstraße 22 gewesen sein. Die Firma wurde 1869 von den Brüdern Karl Julius (gest. 1900) und Gustav Hermann Barnewitz (ges. 1874) gegründet. Nach dem Tod des Mitinhabers Otto Ehrenfried Schramm im Jahr 1896 stieg der Ingenieur Julius Hugo Otto Barnewitz (gest. 1915) in die Geschäftsführung ein. Die Firma Gebrüder Barnewitz stellte Gas-, Wasser- und Heizungsanlagen her und bot als Eisen- und Metallgießerei eine breite Palette von Gasleuchten über Kanaldeckeln bis zu Brücken- und Gleisanlagen und sogar kompletten Gasfabriken.



Bekannt wurde das Unternehmen auch durch die Beteiligung an bekannten Dresdner Bauten wie dem Hoftheater, für das man Rauchabzugklappen herstellte. In Dresden-Cossebaude rüstete Barnewitz das Bismarckdenkmal auf der Herrenkuppe mit einer imposanten Feuerschale aus. Während des Ersten Weltkrieges produzierte die Firma Bedarfsartikel für das Heer, zum Beispiel Feldküchen, Sanitäts- und Proviantwagen, Verschlusschrauben für Granaten, an die Kriegsmarine wurden Turbinen geliefert. Damals zählte das Unternehmen etwa 300 Mitarbeiter. Nach dem Krieg konzentrierte sich die Firma auf den Maschinenbau und die Herstellung von Eisenkonstruktionen.

Im Jahr 1931 endete die Geschäftstätigkeit der Gebrüder Barnewitz GmbH.



Links: Die Albertbrücke mit zahlreichen Gaslaternen, vorn eine Regenerativ-Gasleuchte, Blick auf die altstädtische Seite um 1900.
Bild(ausschnitt): Deutsche Fotothek df Hauptkatalog, 0356329.

DRESDENS STADTKANDELABER - EIN MARKENZEICHEN

Zu den bekanntesten Schöpfungen der Firma Gebrüder Barnewitz gehört zweifellos der heute bekannte Dresdner Stadtkandelaber (Bild rechts). Es handelt sich dabei um einen gusseisernen Mast auf einem runden Sockel. Dieser Sockel trägt das Stadtwappen Dresdens (Bild unten). Dekorative Ornamente zieren den kannelierten Mast, am oberen Ende befindet sich eine



verzierte Halterung für die Leiter des Laternenwärters. Am oberen Mastende befinden sich zwei geschwungene Halterungen, darauf wird die eigentliche Gasleuchte montiert. Diese Gasleuchte war im Laufe der Zeit einigen Wandlungen unterworfen. Heute wird die allgemein bekannte sechsstufige Dresdner Leuchte mit ihrem typischen pagodenförmigen Dach mit Zierspitze auf dem Mast befestigt. Leider ist dieser Stadtkandelaber mit Gasbetrieb im Stadtbild nicht mehr zu finden. In der Innenstadt von Dresden, zum Beispiel nahe der Frauenkirche, finden sich viele Replikate mit sechseckigen

Leuchten und elektrischen Leuchtmitteln. Doch es gibt Privatpersonen, die den Dresdner Stadtkandelaber authentisch mit einer Gasleuchte betreiben.



Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0267173

Dresdens Stadtkandelaber mit unterschiedlichen Gasleuchten



Von links nach rechts: Terrassenufer, Weißeritzstraße, Brühlsche Terrasse, am Blauen Wunder. Die sechseckige Laterne links sieht aus wie ein Vorgängermodell der Leuchte „Alt-Bonn“ von Fa. Schneider, das Bild dürfte vor 1900 entstanden sein. Daneben ist ein Rech-Modell „Freilicht“ zu sehen (Bild um 1900). Auf dem dritten Bild, entstanden vermutlich in den 1950er Jahren, erkennt man das Vorkriegsmodell der „Bamag U7“. Rechts vor der legendären Brücke „Blaues Wunder“ wurde die Rech-Leuchte „Modell Dresden“ mit der sogenannten „Wiesbadener Glasglocke“ auf den Stadtkandelaber gesetzt (vermutlich 1950er Jahre).

DER BLOCHMANN-KANDELABER



Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog
0267175

Ebenfalls markant für Dresdens Stadtbild wie der Stadtkandelaber war und ist der sogenannte Blochmann-Kandelaber (Bild links oben). Dieser gusseiserne Lichtständer wurde ebenfalls von vielen Firmen hergestellt. Auch außerhalb Dresdens, in Berlin, wurde dieser Kandelaber produziert. Im Firmenkatalog der Berliner Firma Schulz & Sackur wurde der Kandelaber in unterschiedlichen Größen zu 2,70 Meter, 2,90 Meter und 3,15 Meter angeboten. Für die später darauf montierte und bekannte sechseckige Dresdner Gaslaterne stellte man einen auffälligen Laternenbügel her, der gleichzeitig als Leitereisen für den Laternenwart diente. Dieser Bügel soll erstmals von den Gebrüdern Barnewitz vorgestellt worden sein. Fast alle heute existierenden Gaskandelaber Dresdens sind Blochmann-Kandelaber, produziert von unterschiedlichen Herstellern (siehe Seite 9).



Szene in Wachwitz. Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0277903



Bilder (oben und rechts):
Bettina Raetzer-Grimm

DER BÖHMISCHE KANDELABER

Ein besonderer Fall sind einige wenige Gaskandelaber in Blasewitz, sie befinden sich allesamt in der Regerstraße (Bild links unten). Es handelt sich dabei um einen schlanken, auch „Böhmischer Kandelaber“ genannten Mast. Hersteller war die Firma Bamag (siehe unten). Wie und wann dieser Mast nach Dresden kam, konnte kurzfristig nicht geklärt werden. Dieser Masttyp war auch aus Berlin bekannt. Heute sind diese Kandelaber ebenso Exoten wie einige wenige Stahl-Kandelaber und auch Dresdens letzte Gas-Wandlaterne in der Berggartenstraße in Striesen-Ost (Bild unten rechts).



STADTZERSTÖRUNG UND NACHKRIEGSZEIT



Am Boden: Gaskandelaber im Frühjahr 1945. Quelle: Dt. Fotothek

Der Zweite Weltkrieg brachte eine furchtbare Zerstörung der Stadt, die sich kürzlich zum 75. Mal jährte. Die Gasbeleuchtung konnte ihre Vorkriegs-Anzahl nach 1945 nicht mehr erreichen, doch sie blieb nach wie vor das Stadtbild prägend. Im Jahr 1955 besaß Dresden 8.100 Gasleuchten sowie 6.200 elektrischen Leuchten. In den 1960er Jahren lag die Zahl der Gasstraßenlaternen bei rund 9.000 Stück. Doch fehlendes know-how, Mangelwirtschaft und Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung sorgten für einen kontinuierlichen Abbau des Gaslichts. Zudem passten die Gaslaternen ideologisch nicht unbedingt ins Bild einer modernen sozialistischen Stadt. Im fernen Berlin beschloss schließlich der Ministerrat der DDR, sich flächendeckend von Gaslaternen zu verabschieden. Bis spätestens 1980 sollten die Gaslaternen in den Städten der DDR abgebaut werden.

Zuvor hatte man allerdings in Dresden damit begonnen, die Gasbeleuchtung zu

vereinheitlichen. Waren in den 1950er und 1960er Jahren noch diverse Leuchtentypen zu finden, darunter auch Gasaufsatz- und -hängeleuchten, brachten die 1970er Jahre eine Konzentration auf die heute bekannte sechseckige Modellleuchte. Dieser Typ wurde schon in den 1960er Jahren nachgebaut, wobei man die ursprüngliche Entlüftungshaube gegen die auch heute bekannte, einfache Ausführung auswechselte.

LATERNENANZÜNDER FÜR DIE GASBELEUCHTUNG



dieser antiquierten Arbeitsweise war, dass sich die meisten Gaslaternen aufgrund von Verschleiß bzw. ungenügender Druckverhältnisse nicht mehr zentral mittels Gasdruckfernzündung betreiben ließen. Dresdens letzter Laternenwärter beendete seine Arbeit erst im Jahr 1994.

Mitte der 1980er Jahre existierten in Dresden etwa 4.000 funktionstüchtige Gaslaternen, außerdem etwa 600, die nicht mehr betriebsbereit waren. Legendar sind die damals durch die Stadt fahrenden Laternenwärter, die per Fahrrad sowie ab Ende der 1960er Jahre auch mit dem Dienstmoped die Leuchten abfahren und diese zündeten oder löschten. Da es auch hier personelle Engpässe gab, rief man die Dresdner Bevölkerung auf, sich als Laternenanzünder beim VEB Stadtbeleuchtung zu bewerben, wobei vorwiegend Anlieger angesprochen wurden. Hintergrund

Laternenanzünder bzw. Laternenwarte oder -monteure waren früher durchweg Männer. In der DDR-Zeit wurden aber auch vermehrt Frauen mit diesen Aufgaben betraut. Links ein Bild vermutlich aus den 1930er Jahren; rechts eine Aufnahme von 1959 aus Striesen. Quellen: links unbekannt; rechts Deutsche Fotothek df hp 0007302



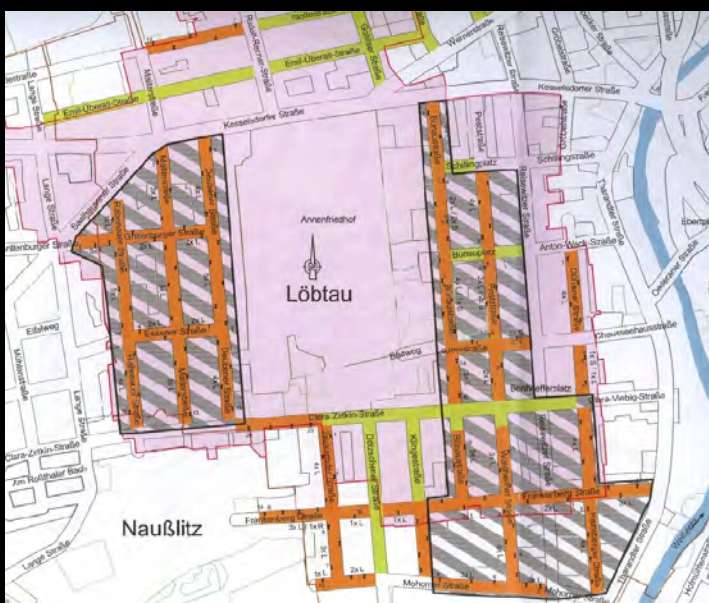
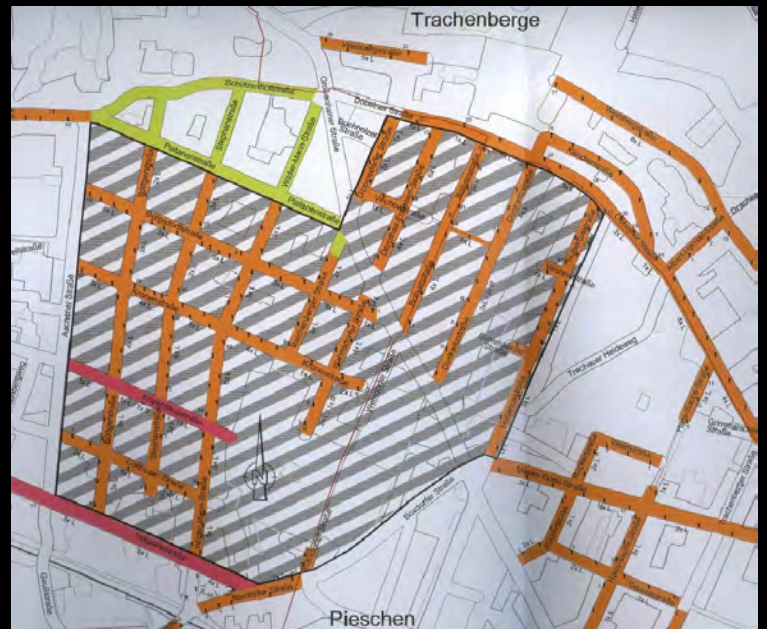
VIELE GASLATERNEN WURDEN NACH 1990 ABGEBAUT



Bild (2013): Bettina Raetzer-Grimm

Zum Jahreswechsel hatten in Dresden rund 2.500 Gaslaternen die DDR-Zeit überlebt. Doch die Wende und das wiedervereinigte Deutschland sollte den Gaslichtspendern nicht wirklich Glück bringen. Die Stadt setzte weiter auf die Demontage der Gaslaternen, installierte dafür in größeren Stückzahlen „umgebaute“ Gaskandelaber mit elektrischen Leuchten (meist Natriumdampf). Die Gaslaternen-Abrisse wurden vom städtischen Straßen- und Tiefbauamt stetig vorangetrieben, eine unrühmliche Rolle spielte dabei dessen Leiter, Reinhard Kötnitz. Viele Dresdner sehen in ihm einen vehementen Gaslicht-Gegner.

Auch der Verein ProGaslicht setzte sich schon kurz nach der Gründung bei den Verantwortlichen der Stadt Dresden (Briefe an die damalige Oberbürgermeisterin Helma Orosz schon im Sommer 2010) für die Rettung der letzten Gaslaternen ein – im Jahr 2013 waren es noch etwa 1.400 Stück. Schließlich wurden seitens der Denkmalschutzbehörden drei Gaslaternen-Schutzzonen festgelegt. Dazu gehören Striesen/Blasewitz, Trachau/Trachenberge und Löbtau, dort soll die Gasbeleuchtung soweit vorhanden, erhalten werden. Andere Viertel mit Gasbeleuchtung werden oder wurden in den vergangenen Jahren bereits auf elektrische Beleuchtung umgestellt, so z.B. Straßen in Tolkewitz, Laubegast, Zschernitz und Kleinzschachwitz.



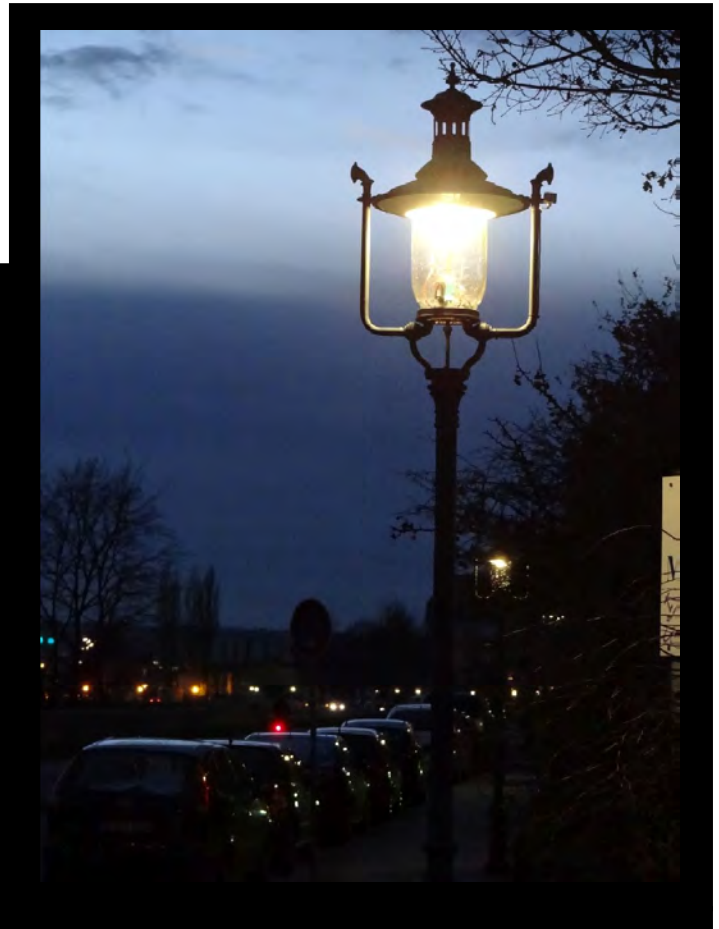
GASLICHT-SCHUTZZONEN

Dresdens Gaslicht-Schutzzonen. Hier wurden die Gaslaternen – rund 1.000 Stück – unter Denkmalschutz gestellt (schraffierte Flächen). Oben links: Striesen/Blasewitz, rechts Trachau/Trachenberge, unten Löbtau. Doch eine 100-prozentige Sicherheit scheint es trotzdem nicht zu geben. Insbesondere das Gaslicht-Gebiet in Striesen/Blasewitz ist durch Pläne, mitten durch das Wohngebiet Straßen als Hauptverkehrsadern umzubauen und neue Straßenbahnstrecken einzurichten, bedroht. Der Zündfunke berichtete mehrfach darüber.

Die Schutzzonen wurden durch die Denkmalschutzbehörde festgelegt. Bildquellen: Landesdenkmalamt/Verein Kulturerbe Blasewitz e.V./Sammlung ProGaslicht

DAS MODELL RASTATT DER FIRMA FRIEDHELM TRAPP

Ein Sonderfall ist Mickten, dort wurden ab 1996/97 herum neue Gasstraßenlaternen aufgestellt, die von der hessischen Firma Friedhelm Trapp geliefert wurden. Der Leuchtentyp wird von F. Trapp als „Modell Rastatt“ vertrieben und ist nur auf der Kötzschenbroder Straße zu finden. Ursprünglich wurden die Leuchten mit dem Dämmerungsschalter „Rekord“ ausgerüstet. Ab 2013/14 wurden diese Gasleuchtenmodelle auf elektrische Zündung mit Magnetventil und Flammenüberwachung umgebaut.



Der Ursprung dieser Leuchte „Rastatt“ geht auf ein Modell zurück, dass um 1900 erstmals entwickelt wurde. Die Kölner Firma Rech Laternenbau bot diese Leuchte damals als „Modell Freilicht“ an und belieferte zahlreiche Städte. Zuerst waren diese Leuchten – charakteristisch die beiden Rohrstreben, die ein Dach trugen sowie ein großer Glaszylinder – mit stehendem, später mit hängendem Glühlicht ausgestattet. Auch in Dresden gab es diesen Leuchtentyp, beispielsweise in Niederpoyritz, doch ist er vermutlich gegen Ende des Ersten Weltkrieges wieder verschwunden. Die heute in Mickten installierten Neu-Gaslaternen „Modell Rastatt“ sind also eine Reminiszenz an die einst in Dresden aufgestellten „Freilicht“-Laternen. Doch es handelt sich um Neuware, deshalb gibt es für sie keinen Denkmalschutz und es bleibt abzuwarten, ob man sie mit ihrer Energieart Gas weiter betreiben wird. Eine optische Bereicherung sind diese Laternen allemal.



Freilicht-Gaslaternen der Firma Rech in Dresdner Vororten (um 1900). Links auf einem Blochmann-Kandelaber, rechts mit Halterung an einem Fahrleitungsmast der Straßenbahn montiert. Die Abschlüsse an den beiden Rohrstreben der Laternen sind unterschiedlich, links trompetenartig (wie beim heutigen Modell „Rastatt“), rechts pagodenförmig.

Bilder: Dt. Fotothek. Links: bika 038 0000825; rechts (Laubegaster Ufer) df dat 0016249

IMMER WIEDER DISKUSSIONEN UM DAS GASLICHT



Gaskandelaber mit Beschilderung als Straßenbahn-Haltestelle am Sachsenplatz. Bildquelle unbekannt

Aber auch ein verhängter Denkmalschutz bietet keine Sicherheit – schon gar nicht für Gaslaternen. Das haben wir in der Vergangenheit immer wieder auch in anderen Städten erleben müssen. Ständig meinen Gegner des historischen Gelechts, man müsse das Gaslicht ausblasen und durch „zeitgemäße“ elektrische Beleuchtung ersetzen. Dabei werden Argumente vorgebracht, denen man schon vorher fast gezielt den Boden bereitet. So hat man bereits vor Jahrzehnten bei Dresdens Gasbeleuchtung die vierte Brennstelle geschlossen, den Brenner entsprechend verstopft, also den vierten Glühkörper abgeschafft, bei ursprünglich vier Glühkörpern also eine Reduzierung der Lichtausbeute um 25 Prozent. Doch die Umstellung erfolgte bei sämtlichen Gaslaternen. Nur um sich im Anschluss sofort darüber zu beschweren, die Gasbeleuchtung sei zu dunkel. Ein großes Ärgernis bei vielen Anwohnern. Ebenso ärgerlich sind die teilweise sehr weiten Abstände zwischen den Gaskandelabern. Doch anstatt zu „verdichten“, also zusätzlich Laternen aufzustellen, lamentieren Lokalpolitiker und Verwaltung lieber über die schlechte Ausleuchtung von Straßen und Fußwegen, die zudem beispielsweise in Striesen manchmal in sehr schlechtem Zustand sind. Will man das Stolpern der Fußgänger über offene Baumwurzeln oder Schlaglöcher wissentlich in Kauf nehmen? Zum Garnieren der seltsamen Argumentationskette kommt als Sahnehäubchen noch das Totschlagargument „Energieeffizienz“ obendrauf. Die Gasbeleuchtung sei unwirtschaftlich und störanfällig und zwecks Energieeinsparung würde der vierte Glühkörper bewusst nicht installiert. Wobei festzustellen wäre, dass der Anteil der Gasbeleuchtung an der gesamten Dresdner Stadtbeleuchtung inzwischen lediglich bei etwas mehr als zwei Prozent liegt. Mehr als 44.000 elektrische Leuchten stehen aktuell rund 1.050 Gasleuchten gegenüber. Da verpufft die eingesparte Energie für den „abgeschalteten“ Glühkörper zu einem großen Nichts. Mehr über die Geschichte der Dresdner Gasbeleuchtung im Zündfunken Nr. 44 (September 2013).

Bettina Raetzer-Grimm

Quelle: Leuchten in Dresden, Stadtmuseum Dresden



Private Gaslaterne in Dresden-Zschachwitz (Bilder von 2015). Dabei wurde ein originaler halbrunder, vierflammiger Brenner eingebaut. Bilder: Joachim Raetzer

DAS ALTE DRESDEN



Oben links: Sehr alter Gaskandelaber vor dem Kanzleihaus um 1850. Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0400244; rechts Gaskandelaber auf dem Körnerplatz in Loschwitz um 1880. Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0095608; unten Gasbeleuchtung auf der Carolabrücke um 1910. Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0049306





Die Rampische Straße (auch Rampische Gasse) im Winter 1935. Die Dresdner Stadtkandelaber tragen Laternen der „Bauart Köln“. Die Laternen stammen von der Kölner Firma Rech und werden als „Modell D - Bauart Dresden“ bezeichnet. Im Hintergrund die Frauenkirche. Die Rampische Straße wurde im Zweiten Weltkrieg völlig zerstört. Inzwischen wurden die Gebäude rekonstruiert, sodass dieser Blick heute wieder erkennbar ist. Dazu wurden Nachbauten des Stadtkandelabers (mit E-Leuchten) aufgestellt. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0008804

BAD HOMBURG VOR DER HÖHE - GASBELEUCHTUNG AUFGEFRISCHT

Auch in der Kurstadt Bad Homburg vor der Höhe hat die Gasbeleuchtung eine lange Tradition. Seit 1859 wird die kleine Stadt am Rande des Taunus durch Gaslaternen beleuchtet. Interessant ist, wer die Gasbeleuchtung einführte. Es waren die französischen Zwillingbrüder François und Louis Blanc, die 1841 die Spielbank Bad Homburg gegründet hatten und 18 Jahre später das erste Gaswerk in der Stadt finanzierten. Die französischen Unternehmer haben die Entwicklung Bad Homburgs seit dieser Zeit entscheidend geprägt.



Prächtige Gaslaternen stehen um 1920 vor schönen Gebäuden in der Landgrafenstraße. Auf Bündelfeilern sind Modelle der „Bauart Köln“ montiert. Links liegt der Bad Homburger Kurpark. Bis in die 1990er Jahre gab es hier Gaslicht, jedoch mit erneuerten Leuchten. Dann verschwanden die Gaslaternen. Bild: Stadtarchiv Bad Homburg S05 001798

Bis in die 1990er Jahre hatte Bad Homburg einen Bestand von knapp 200 Gaslaternen, danach setzte ein kontinuierlicher Abbau ein. Übrig blieben vor einigen Jahren gerade mal 37 Stück. Sie befinden sich in der Ferdinandstraße, in der Trappstraße, Am Elisabethenbrunnen (*Bild rechts*), im Schwedenpfad, in der Schellingstraße, in der Schillerstraße, Hinterm Englischen Garten und in der Tannenwaldallee.

Am letztgenannten Standort begann man nun seitens der Stadtwerke Bad Homburg, die Gasbeleuchtung zu sanieren. Wie zu hören war, soll die Gasbeleuchtung in der Tannenwaldallee erhalten werden, auch zusätzliche Gasleuchten sind geplant. Für den Förderverein Kleiner Tannenwald, der es sich bekanntlich zur Aufgabe gemacht hat, die Landgräfliche Gartenlandschaft zu rekonstruieren, gehören die historischen Gaslichter dazu. So dürften sich denn einige über die Bestrebungen von Stadt und Stadtwerken freuen, entlang der Tannenwaldallee künftig alle Leuchtmittel dort wieder als Gaslaternen zu bestücken. Bisher stehen auf der Tannenwaldallee abgesehen von den Gaslaternen auch unansehnliche elektrische Leuchten („Typ Butterdose auf Regenrohr“). Die Tannenwaldallee ist eine 2,2 Kilometer lange gerade Allee, hier wurde mit den Landgräflichen Gärten ab 1770 eine Gartenlandschaft im Stil englischer Landschaftsparks angelegt.



Am Elisabethenbrunnen. Bild: Slg. PGL



Erneuerte Gaslaternen in der Tannenwaldallee (2019). Bilder: Bertram Hock

Die Allee verbindet das Landgrafenschloss mit dem Gotischen Haus. Die Allee geht in die Elisabethenschneise über und bildet zusammen eine 7,6 Kilometer lange Achse.

Die Gaslaternen der Tannenwaldallee wurden nach Beobachtungen unseres Vereinsmitglieds Bertram Hock im Laufe des vergangenen Jahres „vereinheitlicht“. Bisher gab es dort unterschiedliche Gasaufsatzleuchten der Typen „Bamag U7“ und „Rech Modell Modern“ auf Stahlmasten oder „Bündelpfeilern“. Inzwischen wurden überall neue Aufsatzleuchten der Art „Rech Modell Modern“ montiert, die Laternenmaste bekamen einen frischen, grünen Anstrich. Die Leuchte „Bamag U7“ existiert als gasbetriebene Variante leider nicht mehr, allerdings befinden sich einige Leuchten dieses Typs als LED-Gaslichtimitat-Attrappen auf der Brücke vor der Tannenwaldallee.

Inwieweit die anderen Straßen ihr Gaslicht behalten, ist unklar. Neben der kleinen Anzahl Gaslaternen betreibt die Stadt etwa 7.000 elektrische Leuchten, von denen die meisten inzwischen auf LED umgerüstet worden sind.

Bettina Raetzer-Grimm



Bündelpfeilmast mit Leuchte „Bamag U7“.
Bild: Bertram Hock.



Leider unwiederbringlich verloren. Gaslaternen mit besonderen Auslegern.
Bis zu Beginn der 1990er Jahre gab es sie noch in Bad Homburg.
Bilder: Slg. ProGaslicht



FRANKFURT AM MAIN - LEISE ZISCHELT DAS GASLICHT. FRANKFURTS GASLATERNENVIERTEL

Für Leute, die Gaslaternen mögen, ist Frankfurt am Main nach wie vor eine Reise wert. Doch man sollte nicht allzu lange damit warten. Seitdem die schwarz-grüne Stadtregierung den nahezu vollständigen Abriss der Gaslaternen beschlossen hatte – es war im Sommer 2014 – verschwinden die Gaslichter aus „Mainhattan“. Größere Kahlschläge gab es bereits im Nord- und Westend sowie im Riederwald. Häufig ließ die Stadt Fakes aufstellen, beispielsweise Laternenmaste, die wie Gasreihenleuchten aussehen – gleiche resedagrüne Farbe, gleicher Leuchtenkopf – aber mit einem elektrischen Innenleben, bestehend aus Leuchtdioden (LED). Bei Tag kaum zu unterscheiden, nachts allerdings im Gegensatz zu den echten Gaslaternen mit einem gänzlich anderen Lichtschein. Andere Straßen wurden gleich mit banalen Elektroleuchten ohne künstlerischen Anspruch ausgerüstet.

Seit Sommer 2014 sind in Frankfurt über 1.000 Gasleuchten demontiert worden. An anderen Stellen wurden allerdings Gaslaternen gegen Gaslaternen ausgetauscht, gut sichtbar an neuwertigen Masten und Leuchten. Insgesamt geht der Abbau langsamer voran als beispielsweise in Berlin.

Für Frankfurt-Besucher empfehlen sich nach wie vor verschiedene Stadtteile mit Gaslicht. So stehen mal mehr, mal weniger Gaslaternen in Niederursel, Heddernheim, Eschersheim, Dornbusch, Eckenheim, Preungesheim, Rödelheim, Griesheim, Gallus, Bockenheim, Kuhwald, Westend, Nordend, Ostend, Bornheim, Seckbach, Sachsenhausen, Oberrad, Niederrad und Schwanheim.

In den westlichen Vororten wie Höchst, Sossenheim usw. sind die Gaslaternen schon vor Jahrzehnten verschwunden. Ebenso in Praunheim, Ginnheim und Bonames. Auch in Fechenheim existiert kein Gaslicht und die Innenstadt ist ebenfalls eine „Gaslaternen-freie Zone“.

Die Mainmetropole hat leider nicht die beeindruckende Anzahl Gasleuchten wie beispielsweise Düsseldorf. Doch einige Besonderheiten lassen sich schon entdecken, z.B. interessante Wandkonsolen, spezielle Maste und Gasleuchten sowie besonders heimelige Ensembles. Nachfolgend einige Tipps.



*Doppel-Gasreihenleuchte im Dornbuschviertel,
Kühhornshofweg. Bild: Bettina Raetzer-Grimm*

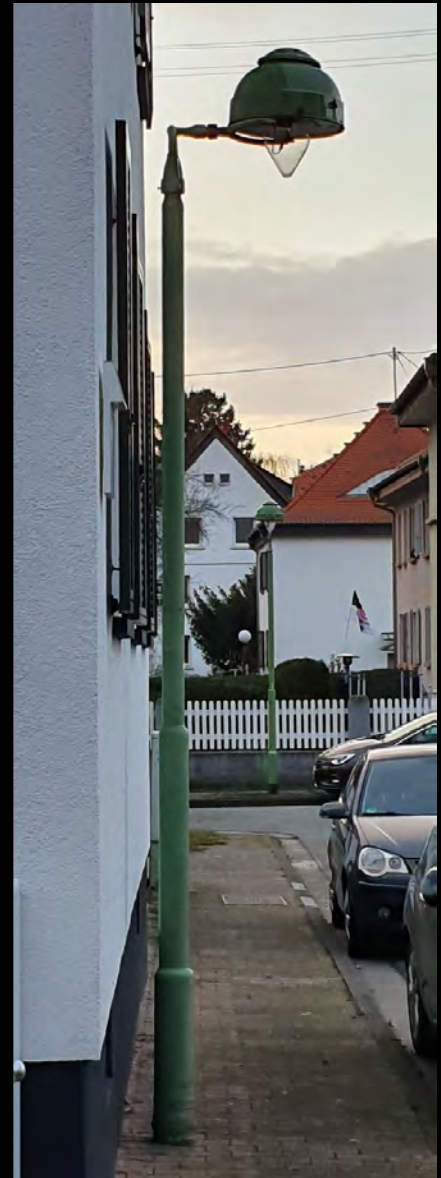


*Alt-Frankfurter Gaslaternen in der Dorfelder
Straße. Bild: Tilman Agena (Januar 2020).*

So ist im Dornbuschviertel eine Doppel-Gasreihenleuchte zu entdecken. Gashängeleuchten findet man in Eschersheim (Am Lindenbaum), sowie in Heddernheim (Heddernheimer Landstraße), Niederursel (Kirchgartenstraße) und im Westend (Bettinastraße). Alt-Frankfurter viereckige Gaslaternen im Biedermeier-Stil stehen außer in Alt-Sachsenhausen auch in Bornheim (Dorfelder Straße, siehe Bild auf Seite 21), dort allerdings als Nachbauten, aber mit Gasbetrieb. Viele Gasansatzleuchten stehen in Oberrad, aber auch in Bornheim und Seckbach. In Griesheim hat man sie leider schon weitgehend entfernt.



Ungewöhnliche Zusammenstellungen. Links ein Alt-Frankfurter „Sachsenhäuser Kandelaber“ mit Verlängerungsstück und Gasaufsatzleuchte „Schneider Modell 52“. Standort an der Ostparkstraße; rechts neuer Stahl-Gasmast mit Modellleuchte „Alt-Düsseldorf“ in Schwanheim, Tannenwaldstraße. Bilder: Markus Jurziczek und Tilman Agena. Unten Wand-Gaslaterne auf einer für Frankfurt typischen Wandkonsole in Niederursel, Kirchgartenstraße, Bild: Sammlung ProGaslicht



Die kurioseste Gasansatzleuchte steht wohl in Schwanheim, Tannenwaldstraße. Ein Stahlgasmast mit „Stummelausleger“. Vermutlicher Grund dieser Konstruktion: Nachdem das Wohnhaus links eine Wärmedämmung bekam und dadurch „dicker“ wurde, stand die frühere Aufsatzleuchte zu dicht, sie hätte das Haus touchiert. Um die Kosten möglichst klein zu halten, entschloss man sich für diese etwas außergewöhnliche Variante.

Bild: Tilman Agena



Gasaufsatz- und Gasreihenleuchten sind in Frankfurt nach wie vor reichlich vertreten. Auch einige wenige Wand-Gaslaternen gibt es, so in Griesheim (Taläckerstraße), in Niederursel (Kirchgartenstraße) und in Alt-Sachsenhausen. Äußerst romantische Fotomotive mit Gaslaternen kann man in Rödelheim, in der Kuhwaldsiedlung und im Nord- sowie Ostend end entdecken.

Zusammenfassend ist Frankfurt am Main weiter – trotz nicht unerheblichen Verlusten – ein Tipp für Gaslicht-Begeisterte Leute. Ob der wirtschaftliche Einbruch durch die Corona-Krise Einfluss auf den Abbau der Gasbeleuchtung hat, diesen eventuell verlangsamt oder aussetzt, bleibt abzuwarten. Das gilt auch für alle anderen Gaslicht-Standorte in Deutschland.

Nico Wolf



Interessante Gaslichter: Hängeleuchte in der Bettinastraße (Westend), Wandlaterne in der Taläckerstraße, Stahlmast mit Betoneinfassung. Bilder: Sammlung ProGaslicht



Oben: Die Gasreihenleuchte kam Ende der 1950er Jahre nach Frankfurt. Unten: Aufsatz- und Reihenleuchten in der Ostparkstraße. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm

Übersicht der Gasbeleuchtung in Frankfurt am Main (Ausschnitt), angefertigt 1986. Inzwischen sind leider eine ganze Reihe von Straßen ohne Gasbeleuchtung. Planskizze: Bettina Ruetzer-Grimm



Legende:
 Grün: Reihenleuchten; Rot: Aufsatzleuchten;
 Blau: Ansatzleuchten; Braun: Hänge- oder Modellleuchten

FRANKFURT AM MAIN - WAS WIRD AUS DEM SCHAUSPIELHAUS?

SONDERTHEMA ARCHITEKTUR

Vor eineinhalb Jahren wurde in Frankfurt am Main das neue Altstadtviertel, das sogenannte Dom-Römer-Quartier, eröffnet. Straßen und Plätze, die in den Bombennächten 1944 untergegangen waren, entstanden wieder. Ebenso wurden 35 Gebäude errichtet, darunter zahlreiche Rekonstruktionen. Das bereits 2007 beschlossene Projekt war recht einzigartig, zumal aus Architektenkreisen immer wieder Kritik aufkam. Viele modernistisch eingestellte Architekten hätten sich an dieser historischen Stelle lieber eine moderne Bebauung gesehen. Begleitet wurde das Projekt auch durch teils völlig unsachliche Kritik, dabei verstieg man sich sogar zu der Behauptung, die Rekonstruktion von historischen und Jahrhunderte alten Gebäuden sei „faschistisch“. Wir berichteten im Zündfunken über dieses Bauprojekt.

Ein Großteil der Frankfurter Bevölkerung ist vom neuen „Herz“ des alten Frankfurts jedenfalls begeistert. Inzwischen werden

Stimmen laut, auch an anderen Stellen der Mainmetropole Stadtreparaturen vorzunehmen, zum Beispiel Gebäude im originalen Stil wiederherzustellen. Beispiele dafür sind die Paulskirche, die dringend sanierungsbedürftig ist und nach dem Zweiten Weltkrieg ihr authentisches Dach nicht wiederbekam, sondern eine abgeflachte Variante erhielt.

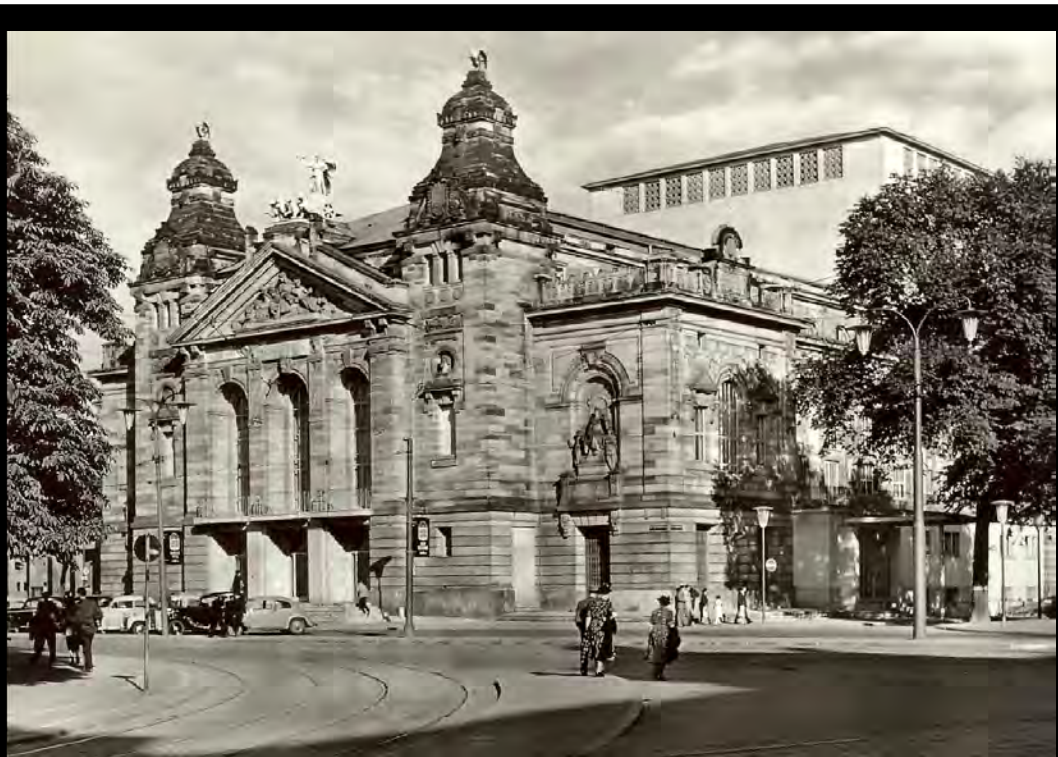


Das Schauspielhaus in den 1960er Jahren. Die ausdrucksvollen elektrischen Pilzleuchten an Masten mit Doppelausleger sind längst Geschichte. Auch das Degussa-Hochhaus steht nicht mehr. Bild: unbekannt/Postkarte

DRINGENDER HANDLUNGSBEDARF

Seit einiger Zeit steht nun auch fest, dass die Frankfurter Oper – offiziell Städtische Bühnen – saniert bzw. unter Umständen abgerissen und neu errichtet werden muss. Die Wände sind rissig, die Decken bröckeln. Es muss dringend etwas getan werden. Auch ein Neubau ist in der Diskussion. Seit geraumer Zeit wirbt eine Aktionsgemeinschaft in Frankfurt für die Rekonstruktion des historischen Schauspielhauses. An interessierte Bürger werden Broschüren verteilt.

„Selbst viele alte Frankfurter wissen nicht, dass unter der Glasfassade noch ein Großteil der alten Bausubstanz schlummert“, sagt der Vorsitzende der Aktionsgemeinschaft, Tobias Rüger. Im zweiten Weltkrieg sei nur ein Teil zerbombt worden, beispielsweise die gewaltige Kuppel, und die historischen Überreste seien 1962 einfach überbaut worden. Was überstand,



Das Schauspielhaus in den 1950er Jahren, die Jugendstil-Fassade des ursprünglichen Baus steht noch. Davor die doppelarmigen Lichtmaste mit Pilz-Hängeleuchten. Bild: PK



wurde abgeschlagen. Beispielsweise das prächtige Portal im Jugendstil. Das prachtvolle Gebäude mit triumphbogenartigem Eingangsportal, Jugendstilverzierungen und großer Kuppel ist für die Vereinsmitglieder nicht nur ein Traum. Denn ganze Fassaden lägen unter der „ungeliebten Glaskiste“. „Man müsste sie nur freilegen. Das würde ein traumhaftes Bild abgeben. Noch schöner als der Opernplatz!“, schwärmen die Befürworter einer Rekonstruktion. Allein der Nachbau des Restaurants mit Außenterrasse würde den Platz erheblich aufwerten (Modell links). Vom aktuellen Schauspielhaus hält man nicht allzu viel.

„Schauen Sie mal in die Gesichter, der Menschen, die hier entlanggehen“, sagt Mediendesigner Jürgen Aha, der am Willy-

Brandt-Platz vor dem Schauspielhaus steht. „Keiner schaut sich dieses Gebäude an. Fotos werden allenfalls von der Euro-Skulptur oder dem Märchenbrunnen geschossen.“ Zu dem Glasgebäude, in dem Oper und Schauspiel untergebracht sind, hat Aha eine klare Meinung. „Aus meiner Sicht ist das eine Bausünde!“

Neben den derzeit stattfindenden Debatten um Neubau am Ort, an einer anderen Stelle oder wie von der Initiative gewünscht eine Rekonstruktion spielt natürlich auch das Geld eine Rolle. Eine Machbarkeitsstudie der Stadt Frankfurt spricht von rund 850 Millionen Euro bei einem Neubau. Die Rekonstruktionsbefürworter sind davon überzeugt, mit etwa 510 Millionen Euro auszukommen, wobei man glaubt, dass der Bund und das Land Hessen das Bauprojekt fördern. Der Plan der Aktionsgemeinschaft beinhaltet die historische Rekonstruktion des Schauspielhauses plus Neubau der Oper an anderer Stelle – wie auf dem Kulturcampus oder dem Sparkassen-Areal an der Taunusanlage. Ermittelt haben diese Summe drei Architekten für das Aktionsbündnis.

HISTORISCHE FASSADE HINTER NEUER FASSADE VERSTECKT



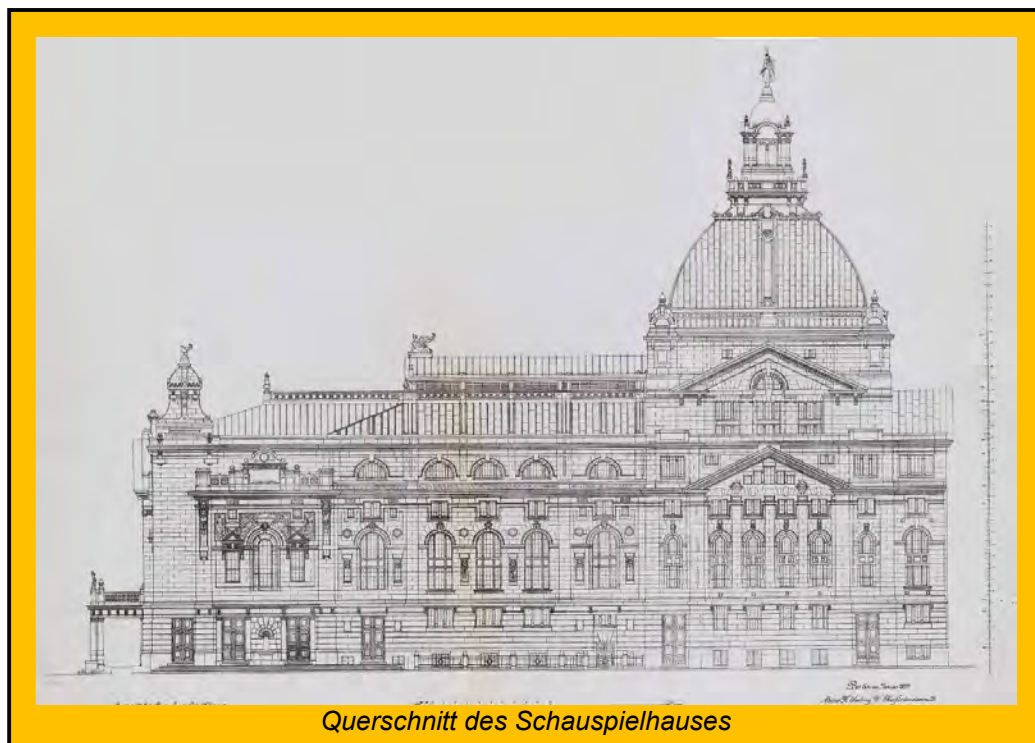
Die Original-Fassade von 1902. Bild unbek./Stadtbild Deutschland

Eine für manchen verblüffende Entdeckung im Innern des heutigen Doppelbaus von Schauspiel und Oper, während außen von der historischen Bausubstanz nichts zu sehen ist: Die erkennbaren Reste von Fassaden, schmückenden Figuren und Balustraden verbergen sich in Schächten, hinteren Treppenhäusern und verdeckten Innenhöfen. Den Bauherren und Architekten der 1960er Jahren waren sie offenbar wenig Beachtung wert: „Damals wollte man transparent und zukunftsgerichtet bauen“, erklärt die stellvertretende Leiterin des Deutschen Architekturmuseums. In der Tat hatten die modernistischen Architekten der Nachkriegszeit mit den Bauten vor 1945 nicht allzu viel am Hut. Da scheute man sich auch nicht, prächtige Fassaden niederzureißen oder Jugendstil-Zierrat abzuschlagen. Die Aktionsgemeinschaft Schauspielhaus

Frankfurt, die sich für eine Rekonstruktion des Baus von 1902 einsetzt, weist publikumswirksam daraufhin, dass „ein Mitarbeiter von Albert Speer, der an der Errichtung von Hitlers Neuer Reichskanzlei mitwirkte, die erhaltenen Teile des ursprünglichen Schauspielhauses modern ummanteln ließ.“ Gemeint ist Otto Apel (1906-1966), ein Architekt des modernen Theaterbaus. Damit schwingen sowohl Befürworter als auch Gegner einer Rekonstruktion immer wieder gern die „Nazi-Keule“. Für die dogmatischen Modernisten sind Rekonstruktionen ohnehin per se nazistisch und rechtsradikal, wie es bereits bei der Wiedererrichtung des Altstadtviertels anklang. Inzwischen haben die Stadtverordneten den Abriss des aktuellen Schauspielhauses beschlossen.

DER SEELING-BAU

Als Nachfolgebau des 1782 erbauten, zu klein gewordenen Stadt- und Nationaltheaters wurde das Schauspielhaus zwischen 1899 und 1902 von Heinrich Seeling im südwestlichen Teil der Frankfurter Wallanlagen am Gallustor (heutiger Willy-Brandt-Platz) als städtebauliches Pendant zum Opernhaus (heute Alte Oper) errichtet. Heinrich Seeling wurde 1852 in Zeulenroda (Landkreis Greiz) geboren und starb 1932 in Berlin. Das Gebäude galt als eines der größten und wichtigsten Bauten des Jugendstils in Frankfurt am Main. Im Innenraum hatten 1.144 Personen Platz. Die Baukosten betragen seinerzeit 2,3 Millionen Mark. 1910 wurde in der Nähe des Schauspielhauses der Frankfurter Märchenbrunnen aufgestellt. Neben dem Schauspielhaus befand sich das Wein- und Bierrestaurant Faust, welches durch einen Säulengang zum Theaterbau verbunden war. Die Gebäude bildeten ein zusammenhängendes Ensemble.



Querschnitt des Schauspielhauses

Nach einem US-amerikanischen Bombenangriff im Januar 1944 wurde das Schauspielhaus schwer getroffen und brannte aus, die Kuppel stürzte ein, doch die Rohbaubsubstanz blieb weitgehend erhalten. Ab 1948 wurde das Gebäude zunächst notdürftig wiederaufgebaut, weitere Baumaßnahmen unterblieben zunächst. Doch am 23. Dezember 1951 wurde das Schauspielhaus neu eingeweiht, es hieß nun offiziell „Großes Haus der Städtischen Bühnen“. Allerdings diente es als Spielstätte für die Oper Frankfurt, da das Opernhaus zu dieser Zeit eine Kriegsrueine war (siehe Zündfunke Ausgabe Nr. 86). Das Schauspiel hatte seinen Platz im Börsensaal. Im Jahr 1956 kamen Pläne auf, das Haus zu einer Doppelanlage (Oper und Schauspiel unter einem Dach) zu erweitern. Dies führte im Jahr 1962 dazu, dass man die erhaltene Jugendstilfassade abschlug, die Reste verschwanden unter einer 120 Meter langen Glasfassade, die nun beide Gebäudeteile umfasste.



Oben: Das schwer beschädigte Schauspielhaus 1946; unten: Teile werden neu konstruiert (1950er Jahre). Bildquellen: unbekannt



Der Theaterplatz 1962 kurz vor dem Abriss der Jugendstil-Fassade des Schauspielhauses.



Oben: Die Plastik „Goldwolken“ im Foyer des Schauspielhauses.
Bild: Epizentrum; unten die Pantherquadriga. Bild: Daderot



Unter der Decke des Foyers hängt – über die ganze Breite des Gebäudes – die Plastik „Goldwolken“ des ungarischen Künstlers Zoltán Kemény (1907–1965). Marc Chagall (1887–1985) malte 1959 im Auftrag der Stadt für das Foyer das Gemälde „Commedia dell’Arte“.

1963 war die neue Doppelanlage fertiggestellt. Am 12. November 1987 brannte das große Haus bei einem Feuer, das von einem Obdachlosen verursacht wurde, vollständig aus. Die Oper wurde jedoch in unveränderter Form wiederaufgebaut und 1991 erneut in Betrieb genommen.

DIE PANTHERQUADRIGA

Durch einen glücklichen Zufall blieb die Pantherquadriga, ein 1902 von Franz Krüger geschaffener Giebelschmuck, erhalten. Die bronzene Statue stellt die Siegesgöttin Nike auf einem von vier Pantheren gezogenen Streitwagen dar. Sie wurde um 1960 beim Fassadenumbau demontiert und an einen Interessenten in Wehrheim verkauft, der sie Anfang der siebziger Jahre an einen Schrotthändler in Nieder-Eschbach weiterverscherbelte. Dort wurde sie von einem Photographen zufällig entdeckt.

Nachdem eine Anfrage beim Stadtarchiv ergab, dass es sich tatsächlich um die verschollene Quadriga des Schauspielhauses handelte, erwarb die Aktionsgemeinschaft Alte Oper das Werk für 25.000 Mark und stiftete sie für den Wiederaufbau der Alten Oper, deren Giebel sie seit 1981 ziert. Der ursprüngliche Giebelschmuck der Alten Oper, ein von zwei Greifen gezogener Sonnenwagen des Phöbus Apollon, war 1944 zerstört worden.

Bild unten: Das Opern- und Schauspielhaus der Städtischen Bühnen, so der offizielle Name.
Bild (2014): Epizentrum



DER PLATZ VOR DEM SCHAUSPIELHAUS -
VOM THEATERPLATZ ZUM WILLY-BRANDT-PLATZ



Das Schauspielhaus von Nordwesten kurz nach der Eröffnung im Jahr 1902. Gaslaternen und elektrische Bogenlampen beleuchten den Vorplatz. Bildquelle unbekannt/Postkarte/Sammlung ProGaslicht

Für unseren Leserkreis sicher besonders interessant ist das Umfeld des 1902 fertiggestellten Schauspielhauses. Es war im Laufe der Zeit immer wieder einem umfassenden Wandel unterworfen. Ursprünglich wurde der Platz durch die in Frankfurt typischen vierseitigen Gaslaternen im Biedermeier-Stil beleuchtet. Mit dem Aufkommen der elektrischen Beleuchtung wurden Hängelichtkandelaber mit Bogenlampen aufgestellt. Doch das Gaslicht blieb teilweise erhalten und erfuhr gestalterische Veränderungen. So sind auf Bildern aus den 1920er und 1930er Jahren Gasansatzleuchten zu erkennen, die an Fahrleitungsmasten der Straßenbahn befestigt sind.



Blick von Nordosten auf das Haus, links davon das Wein- und Bierrestaurant Faust. Bildquelle unbekannt/Postkarte/Sammlung ProGaslicht



Oben: Szene Ende der 1920er Jahre. Auffällig die beiden Gasansatzleuchten, die mit Auslegern an einem Straßenbahn-Fahrleitungsmast befestigt waren. Bild: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt am Main.

Unten: Gleisbauarbeiten am Schauspielhaus. Hier war der Endpunkt mehrerer Straßenbahnlinien, die in Richtung Norden führen (Linien 23, 24, 25). Die weiß gestrichenen Sockel von Masten oder Kandelabern waren damals üblich und dienten der Verkehrssicherheit. Bild: unbekannt/Slg. PGL



In den 1950er Jahren stechen Straßenleuchten im typischen Nachkriegsstil ins Auge, darunter auch Pilzleuchten als Hängeleuchten an Auslegern. (Bilder Seite 25). Die heutige Beleuchtung ist dagegen recht banal und besitzt keinen besonderen künstlerischen Wert.

Der Platz vor dem Schauspielhaus trug bis 1992 den Namen Theaterplatz. Danach wurde er zu Ehren des früheren deutschen Bundeskanzlers in Willy-Brandt-Platz umbenannt. Eine witzige Klamotte ist, dass die für die Straßenbeschilderung verantwortlichen Stellen seinerzeit einen „kapitalen Bock“ geschossen hatten, indem sie fälschlicherweise „Willy-Brandt-Platz“ schrieben. Erstaunlicherweise fiel die verkehrte Schreibweise erst einem italienischen Journalisten auf. Der Platz wird von sieben Straßen tangiert. Früher war hier auch ein Knotenpunkt mehrerer Straßenbahnlinien, so der Endpunkt dreier Tram-Linien, u.a. der seit dem 31. Mai 1910 in den Taunus (Hohemark) verkehrenden Linie 24 und der nach Bad Homburg fahrenden Linie 25.



Heute befindet sich lediglich eine Straßenbahnhaltestelle auf dem verkehrsberuhigten, aber nicht besonders schönen Platz. Autos und die U-Bahn fahren unter der Erde. Der Platz wirkt wie eine Steinwüste, lediglich die 14 Meter hohe Euro-Skulptur bringt etwas Farbe (Bild unten).

Bettina Raetzer-Grimm



CARL SPITZWEG UND SEINE JUSTITIA - DIE BRISANTE GESCHICHTE EINES BILDES

KUNSTGESCHICHTE

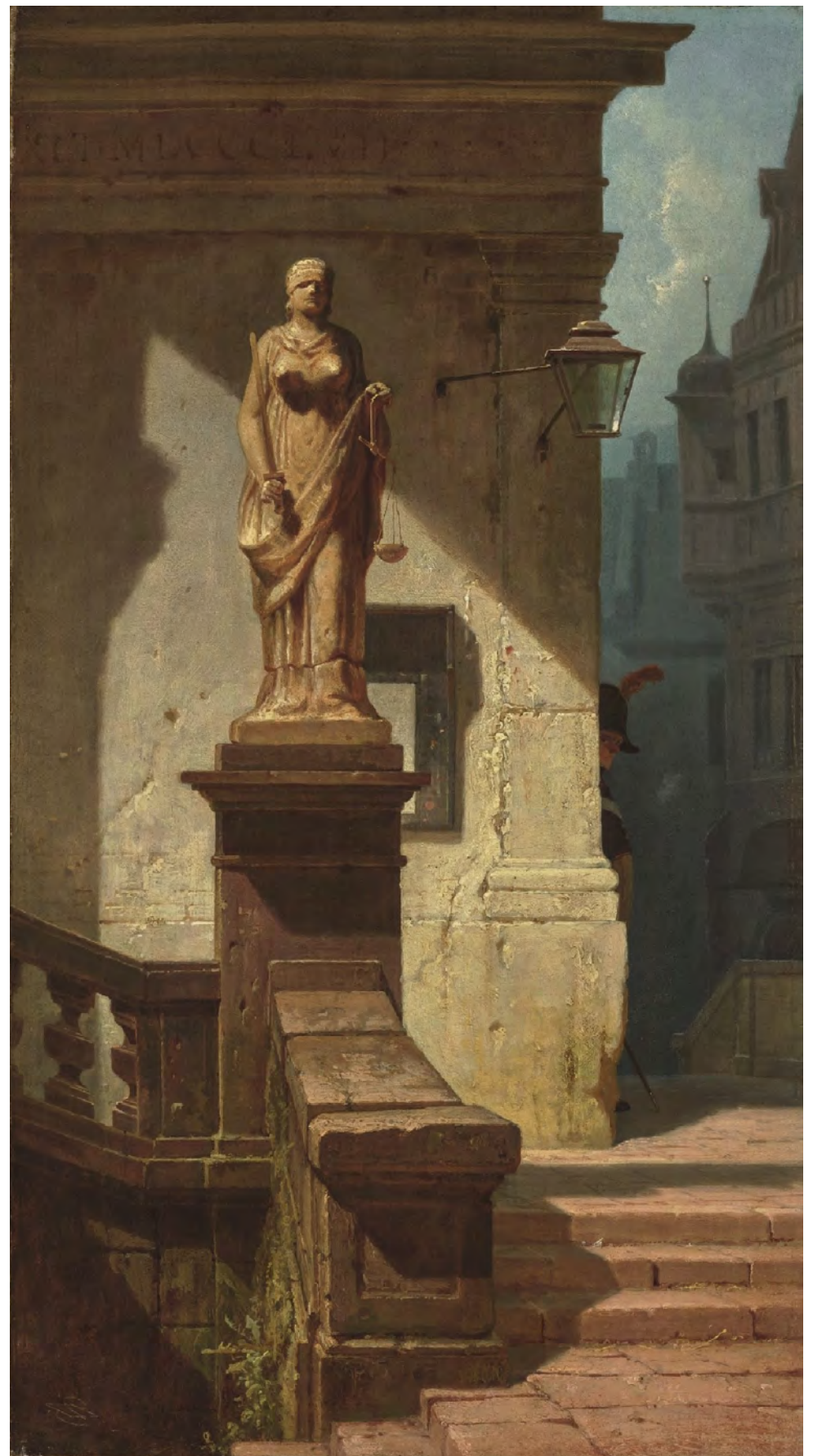
Im Münchner Auktionshaus Neumeister soll am 22. April 2020 ein Bild mit brisanter Geschichte versteigert werden. Dabei handelt es sich um das von Carl Spitzweg (1808-1885) im Jahr 1857 gemalte Bild „Das Auge des Gesetzes“ oder auch „Justitia“. Ob der Termin aber gehalten werden kann, ist offen. Ursprünglich sollte das Bild schon im März unter den Hammer kommen, doch der Corona-Virus machte auch dem Auktionshaus einen Strich durch die Rechnung. Und die Corona-Krise ist ja bekanntlich nicht ausgestanden.

PERSIFLAGE

Spitzwegs 1857 gemalte Göttin „Justitia“ – er nannte das Bild von der allegorischen Skulptur zuerst „Scene auf der Straße“ – nämlich ist ein gar lädiertes Symbol der Gerechtigkeit und persifliert das verkommene Justizsystem seiner Zeit. Eine der beiden Waagschalen ist abhandengekommen, der Sandstein bröselt, hat Löcher. Man entdeckt sogar einen heftigen Bruch, dazu die hinter einer Mauer stehenden Wachmann rechts als Zensor. Und die Augenbinde sitzt locker. Diese brüchige Dame der Gerechtigkeit blinzelt darunter hervor und sieht, was los und faul ist im uneinigen, zerfetzten deutschen Bundesstaat, dem Heinrich Heine seine angstvollen „Nachtgedanken“ zuschrieb. Besonders auffällig ist auch die an der Wand befestigte Öllaterne, ein richtiger Hingucker auf Spitzwegs Werk (Bild rechts).

Das Gemälde wurde in Spitzweg-Werkverzeichnissen auch als „Das Auge des Gesetzes“ oder „Auf der Lauer“ bezeichnet. Seine „Fiat Justitia“ (Die Gerechtigkeit wacht 1857) bedient eine ramponierte Waage der Gerechtigkeit. Das Metternichsche System beeinträchtigte auch seine Kunst, obwohl er finanziell große künstlerische Unabhängigkeit hatte. Es gilt bis heute als Inbegriff von Verfolgung und Unterdrückung von Demokratie, Presse-, Meinungs- und Versammlungsfreiheit.

Die Geschichte der „Justitia“ hat es in sich. Carl Spitzweg schuf »Fiat Justitia« im Jahre 1857. Was mag den Künstler genau in diesem Jahr dazu bewogen haben, dieses sehr politische Gemälde zu



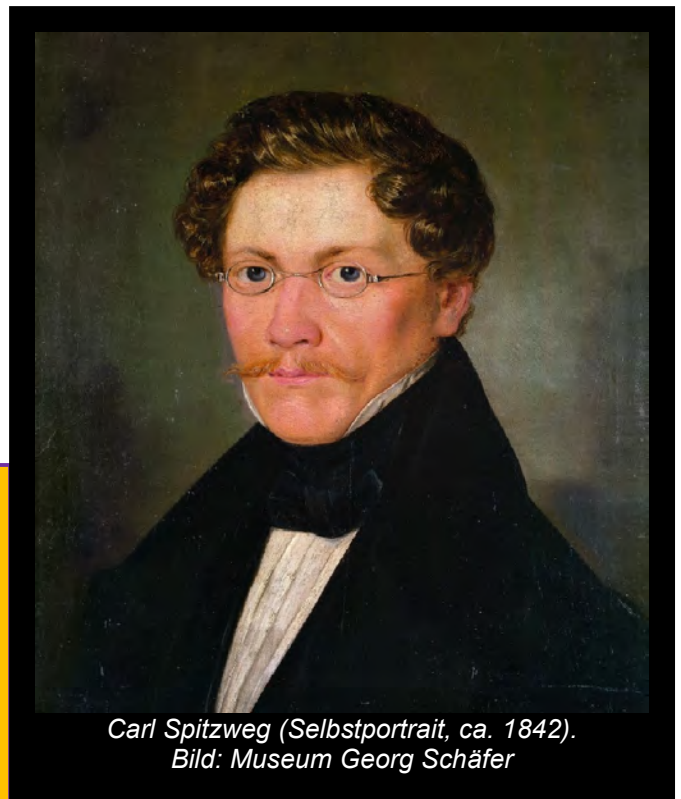
schaffen? Einen konkreten aktuellen Anlass für die Entstehung gab es offenbar wohl nicht. Aber es waren gerade einmal neun Jahre seit den Unruhen der Revolution von 1848 vergangen. Auch Spitzweg blieb von den Geschehnissen nicht unberührt. In der Folge der Revolution hatte sich im deutschsprachigen Raum ein äußerst problematisches politisches wie gesellschaftliches Klima entwickelt, das Züge eines Polizeistaates aufwies. Die Folge war ein Gefühl des unablässig von den anderen Beobachtet-, ja Bespitzelt werdens. Recht und Ordnung wurden zwar aufrechterhalten, aber zu welchem Preis? Auch München, Haupt- und Residenzstadt des Königreiches Bayern, blieb von diesen Phänomenen nicht verschont. Als einer der Illustratoren der »Fliegenden Blätter« hat sich Carl Spitzweg bis 1852 vielfach dieser gesellschaftlichen Entwicklung angenommen, jedoch stets in einem maßvollen Rahmen, der von der Obrigkeit noch geduldet werden konnte. „Humor in Zeiten der Zensur“ titelte 2008 ein Autor der „Mainpost“ mit Recht, als er die Ausstellung »Carl Spitzweg – Wilhelm Busch. Zwei Künstlerjubiläen« im Museum Georg Schäfer in Schweinfurt besprach. Bei Spitzwegs Illustrationen ist nichts von der beißenden, scharfen Kritik der englischen und französischen Karikaturisten an ihrer Zeit und den Zeitgenossen zu bemerken.

CARL SPITZWEG

Der Maler und Zeichner der Spätromantik und des Biedermeiers wurde am 5. Februar 1808 in München geboren und starb dort am 23. September 1885. Er stammte aus einer wohlhabenden Münchner Familie. Zunächst wollte er Apotheker werden, sein Studium der Pharmazie schloss er 1832 mit Auszeichnung ab. Doch schon drei Jahre später beendete Spitzweg seine Tätigkeit und beschloss, Maler zu werden. 1835 wurde er Mitglied des Münchner Kunstvereins. Danach ging er auf Reisen. Spitzweg hatte keine künstlerische Ausbildung, er war schlichter Autodidakt. Ab 1844 arbeitete er für die „Fliegenden Blätter“ und lieferte für die reich bebilderte Wochenschrift humorvolle Zeichnungen. Carl Spitzwegs Wirken umfasst über 1.500 Bilder und Zeichnungen. Seit 1824 malte er auch Ölbilder. Besonders gern stellte Spitzweg Menschen in ihrem bürgerlichen Milieu der damaligen Zeit dar, zeigte sie mit ihren häufig skurrilen Schrullen. Das wohl bekannteste Bild Spitzwegs ist das 1839 entstandene Bild „Der arme Poet“ (Bild u., Neue Pinakothek München).



Mitte des 19. Jahrhunderts beschäftigte sich Carl Spitzweg mit den Missständen dieser Zeit und karikierte diese. Dabei versuchte er den Spagat, gesellschaftliche Probleme aufzugreifen, ohne dabei mit dem repressiven Staatsapparat aneinanderzugeraten. Insbesondere in den unruhigen Zeiten zwischen 1844 und 1852 produzierte Spitzweg sozialkritische Zeichnungen und Karikaturen. Gerne malte er Uniformierte, Soldaten, Polizisten, die dann aber nicht martialisch auftreten, sondern schlafen, sich langweilen oder sogar stricken. Heroische Szenen kamen bei ihm nicht vor. Neben lustigen Illustrationen zeichnete Spitzweg auch Porträts, Liebhabereien, Landschaftsbilder und stellte technische Neuheiten dar, aber auch die Lebensweisen fremder Völker. Weniger bekannt ist Spitzwegs Wirken als Dichter.



Carl Spitzweg (Selbstportrait, ca. 1842).
Bild: Museum Georg Schäfer

Bereits 1848 machte sich Carl Spitzweg anlässlich der Herausgabe der „Wacht-stuben-Fliegen“ über die Bürgersoldaten lustig, „indem er die merkwürdigsten Vorgänge skizziert“. Ebenfalls 1848 trat der Künstler in das Münchner Künstler-Freikorps ein, dessen Generalissimus der Landschaftsmaler Wilhelm Gail war. Und nun 1857, schickt Carl Spitzweg ein Gemälde zum Kunstverein nach Prag, das er in seinem eigenhändigen Verkaufsverzeichnis ursprünglich unverbindlich als „Scene auf der Strasse“ titulierte. Der (später?) in das Verkaufsverzeichnis eingetragene Zusatz „Justitia und Polizeydiener“ gibt uns aber dann den Schlüssel zum Verständnis dieses einmaligen Werkes an die Hand. Das Gemälde ist als unmittelbarer und überaus deutlicher Reflex auf das Zeitgeschehen zu interpretieren. Das Rechtssystem ist erschüttert, die Skulptur der Justitia wurde nach ihrem Sturz zwar wiederaufgerichtet, jedoch ohne die Spuren und Folgen zu beseitigen: Die Bruchstelle ist überdeutlich erkennbar, die verloren gegangene Waagschale fehlt immer noch. Das Schwert jedoch ist unbeschädigt, die Staatsmacht ist also bereit, mit aller Kraft ihr Rechtssystem umzusetzen. Wie verhält es sich jedoch mit der Augenbinde? Unwahrscheinlich, dass diese beim Sturz „verrutschte“, dies muss bereits im Vorfeld geschehen sein. Und an dieser Stelle erweist sich Spitzweg abermals als Meister pointierter, hintersinniger Darstellung: Denn Justitia LEBT, als weibliches menschliches Wesen überdeutlich charakterisiert, hat sie möglicherweise selbst die Binde gelockert. Was interessiert den Polizisten der Bürgerwehr nun aber mehr? Das lebende Wesen „Justitia“ oder die Beobachtung der Geschehnisse aus dem Schutz des Schattens heraus, um einen weiteren „Sockelsturz“ zu vereiteln?

JUSTITIA UND POLIZEYDIENER

Erst bei genauem Studium der „Justitia“ erschließt sich dem Betrachter also der eigentliche Gehalt des Gemäldes: die überdeutliche Kritik eines deutschen Künstlers „in Zeiten der Zensur“ am nachrevolutionären Polizeistaat. Sowohl der Künstler selbst wie auch die Rezensenten übten sich bezeichnenderweise in anfänglicher Zurückhaltung bezüglich des Bildtitels: Aus „Scene auf der Strasse“ wurde noch im Verkaufsverzeichnis des Künstlers „Justitia und Polizeydiener“ (eine objektive Beschreibung der Darstellung), in der Prager Ausstellung 1887 bezeichnete man das Gemälde schlicht als „Justitia“, in der „Jahrhundertausstellung“ 1906 begab man sich dann endlich auf interpretatorisches Terrain: „Auf der Lauer“. 1924 findet sich bei Fritz von Ostini die wohl treffendste Bezeichnung „Fiat justitia!“. In der großen Spitzweg-Retrospektive 1985 schließlich wurde „Fiat Justitia oder Das Auge des Gesetzes“ den Besuchern vorgestellt, bis Siegfried Wichmann 2002 im Werkverzeichnis den aktuell verbindlichen Werktitel „Das Auge des Gesetzes (Justitia)“ definierte. Zu Recht hat „Fiat Justitia“ als Ikone der deutschen Malerei des 19. Jahrhunderts zu gelten. Zugleich lässt sich mit diesem Gemälde aber auch exemplarisch die Problematik von Kunstsammeln und Kunstbesitz im Dritten Reich, die Praxis von Zwangsverkäufen und – wenn überhaupt möglich bzw. angestrebt – oft langwieriger Restitutionsverfahren aufzeigen.

ZUR PROVENIENZ DES GEMÄLDES VON MÜNCHEN NACH PRAG

Wie Carl Spitzweg in seinem eigenhändigen Verkaufsverzeichnis notierte, kam das Gemälde nach seiner Ausstellung in Prag im Jahre 1857 wieder »retour«. Es scheint zu Lebzeiten des Künstlers keinen Käufer gefunden zu haben – vielleicht, weil die Darstellung inhaltlich sehr wohl als (zu) brisant interpretiert wurde. 1886 befand es sich im Eigentum der Erben des Künstlers. Kurz nach der Ausstellung in Berlin jedoch ging die »Justitia« in das Eigentum des Freiherrn von Lanna über. 30 Jahre nach seiner Entstehung fand das Bild schließlich wieder den Weg nach Prag. Adalbert Lanna (1836-1909), Sohn eines böhmischen Großindustriellen, gilt als begeisterter, vielfältig interessierter Kunstsammler. Der Schwerpunkt seiner Sammeltätigkeit lag auf bedeutender Altmeister-Graphik. 1857, im Jahr der Entstehung »Justitias«, ließ er sich in Prag nieder. 1868 wurde Lanna zum korrespondierenden Mitglied des K. K. Österreichischen Museums für Kunst und Industrie in Wien (heute Museum für Angewandte Kunst) ernannt. Im gleichen Jahr begann er, sich für die Errichtung eines vergleichbaren Museums in Prag zu engagieren (1885 eröffnet). Darüber hinaus war er Mitglied des Direktoriums des heutigen Germanischen Nationalmuseums in Nürnberg. Seine umfangreiche Kunstsammlung wurde nach seinem Tod in verschiedenen Auktionen versteigert, darunter bei H. G. Gutekunst in Stuttgart und R. Lepke in Berlin. »Justitia« scheint im Besitz der Familie geblieben zu sein. Wann genau das Gemälde in Besitz Leo Bendels gelangte, ist unbekannt.

DER KUNSTSAMMLER LEO BENDEL

Leo Bendel wurde im Jahre 1868 in Strezwo (damals Galizien, Österreich-Ungarn, heute Strzyżów in Polen) geboren und zählte zur jüdischen Religionsgemeinschaft. Er lebte laut den Eintragungen im Jüdischen Adressbuch seit 1915 in Berlin. Er war auf kaufmännischem Gebiet, unter anderem als Generalvertreter für die Tabakfirma „JOB Zigarettenpapier“ tätig und seit 1920 mit Else Golze verheiratet.

In den späten Zwanzigerjahren hatte Bendel mit Bildern von Wilhelm Trübner, Hans Thoma und Walter Leistikow eine respektable Kunstsammlung zusammengetragen, zu der auch zwei exquisite Werke des Münchner Biedermeier-Malers Carl Spitzweg gehörten: die 1857 gemalte „Justitia“ und der zwischen 1875 und 1880 entstandene „Hexenmeister“.



Leo Bendel und seine Frau Else 1938 in Wien. Bild: Privatarchiv Karl-Werner Quarg/Elisabeth Sanmann Verlag

LEO BENDELS BESITZ WURDE ZUR NAZI-RAUBKUNST

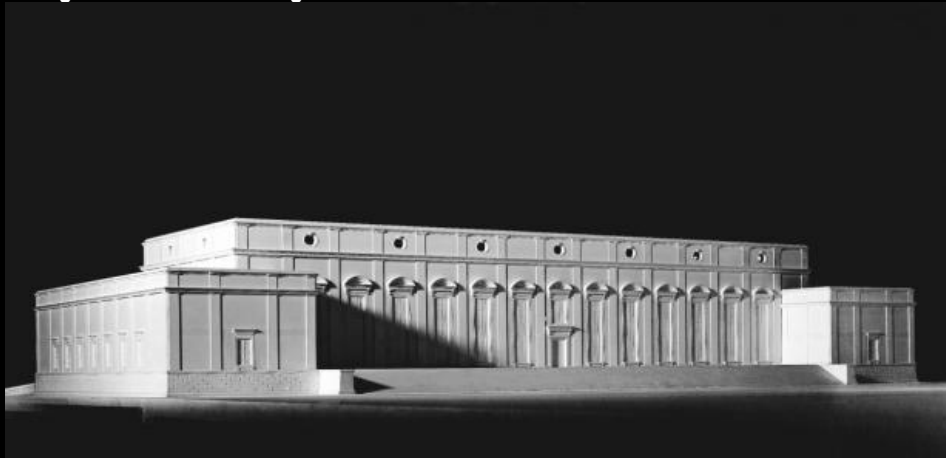
Leo Bendel zählte zum Personenkreis der aus rassistischen Gründen Kollektivverfolgten. Er wurde im Jahre 1935 – dem Jahr des Erlasses der Nürnberger Rassengesetze – entlassen; das Ehepaar zog im März 1935 in eine kleinere Wohnung um. Im Juni 1937 verlegten die Eheleute Bendel ihren Wohnsitz nach Wien. Im Zusammenhang mit der Emigration hat Leo Bendel am 15.06.1937 das Spitzweg-Gemälde „Justitia“ für viel zu niedrige 16.000 Reichsmark an die Kunsthandlung Heinemann in München verkauft. Von dort hatte es die Kunsthändlerin Maria Almas-Dietrich am 19.04.1938 erworben und für 25.000 Reichsmark an die Reichskanzlei weiter veräußert. Es sollte später einmal ein Prachtstück für Adolf Hitlers Großmuseum in Linz sein, doch dazu kam es nie. Nicht klar ist, was Hitler bewogen hatte, dieses Bild besitzen zu wollen. Vielleicht haben Hitlers Kunstschergen nicht so genau hingeschaut. Auch der Diktator, der das Gemälde unbedingt für sein Linzer „Führermuseum“ haben wollte, muss Tomaten auf den Augen gehabt haben: Ein Bild, das die staatlichen Zustände kritisiert, das offensichtlich die Zensur reaktionärer Politiker provoziert. Dass Carl Spitzweg, der berühmteste Maler des Biedermeier, ein veritabler Spötter der seinerzeit die gesellschaftliche Idylle vorgaukelnden und nach der Revolution 1848 restaurativen Politik gewesen ist, war ja eigentlich bekannt.

TOD IM KZ BUCHENWALD

Nach dem Anschluss Österreichs an Deutschland wurde Leo Bendel im September 1939 verhaftet – er besaß einen polnischen Pass und galt damit als „Ostjude“ – und aus Wien in das Konzentrationslager Buchenwald verschleppt. Dort wurde er zu Tode gequält, er starb am 30. März 1940. Seine Witwe Else überlebte in Armut. Ihre Entschädigungsansprüche hatten in der Rechtspraxis der 1950er Jahre keinerlei Aussicht auf juristischen Erfolg. Ohne Nachweise ihrer früheren Besitzverhältnisse wurden nicht einmal die Verfahren eröffnet. 1957 starb Else Bendel bettelarm in Wien.

DAS FÜHRERMUSEUM

Adolf Hitler hatte ein besonderes Faible für Linz. Nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich besuchte Hitler am 8. April 1938 die österreichische Stadt. Dabei, vielleicht aber auch schon vorher, reifte bei Hitler der Plan, am Linzer Opernplatz ein riesiges „Führermuseum“ zu errichten. Dafür wurden im Rahmen des „Sonderauftrags Linz“ tausende Kunstwerke aus ganz Europa erworben, vieles davon war NS-Raubkunst. Man hatte jüdischen Familien ihren Besitz gewaltsam abgenommen oder sie gezwungen, ihre Besitztümer völlig unter Wert an dubiose Kunsthändler zu verkaufen, diese handelten meist im Auftrag des NS-Staatsapparates. Auch Leo Bendels Bilder wurden so vereinnahmt. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges vereitelte den Bau des „Führermuseums“. Die zusammengerafften Bilder wurden anfangs im Münchner Führerbau gelagert, später im Stift Kremsmünster, dem sogenannten „Reichskunstdepot“ sowie in den Bergwerksstollen von Altaussee. Dort wurden sie im Mai 1945 von Angehörigen der amerikanischen Kunstschutzeinheiten aufgefunden und nach München in den „Central Art Collecting Point“ überstellt. Dort wurden die Kunstwerke identifiziert und in ihre Herkunftsländer restituiert. Diese waren dann zuständig für die weitere Rückgabe an die rechtmäßigen Besitzer.



Modell des geplanten Linzer „Führermuseums“.

JAHRZEHNTELANG HING DAS BILD IM AMTSSITZ DES DEUTSCHEN BUNDESPRÄSIDENTEN

Nach dem Zweiten Weltkrieg kam die „Justitia“ in den „Central Art Collecting Point“, den die Amerikaner in München eingerichtet hatten. Was nicht an rechtmäßige Besitzer zurückgegeben werden konnte, kam in Bundesbesitz. Seit 1961 erfreuten sich die wechselnden Bundespräsidenten an der blinden Göttin der Gerechtigkeit in ihrem Amtssitz. Keiner der honorigen ersten Männer im Staat – immerhin acht Bundespräsidenten – hatte in all den Jahrzehnten auch nur einmal nachgefragt, wem denn das Bild gehört haben könnte, bevor es der BRD zufiel. Erst der frühere Bundespräsident Horst Köhler entfernte die „Justitia“ 2006 nach entsprechenden Hinweisen aus seinem Amtszimmer. Im Jahr 2007 gelang der Historikerin Monika Tatzkow der Nachweis, dass es sich bei der „Justitia“ um ein „NS-verfolgungsbedingt entzogenes Kunstwerk aus jüdischem Besitz“ handelt.

Doch wer nun glaubte, das Gemälde würde unverzüglich den rechtmäßigen Erben zurückgegeben, wurde eines Besseren belehrt. Es sollte bis in diese Tage dauern. Ende November letzten Jahres ist es endlich übergeben worden. Längst ist auch die Nichte Bendels verstorben, die lange und vergeblich um das Bild gekämpft hat. Die Erbgemeinschaft hat es dem Auktionshaus Neumeister in München angeboten, wo es nach einer Terminverschiebung nun am 29. April 2020 versteigert werden soll.

SKANDALÖSER UMGANG MIT SPITZWEGS BILD

Spitzwegs Bild ist wahrlich kein Ruhmesblatt in der Geschichte über NS-Raubkunst. Tatsächlich handelt es sich beim Umgang mit dem Bild um einen Skandal. Ein Lehrstück in Vergangenheitsvergessenheit, mangelnder Schuldeinsicht und verweigerter Wiedergutmachungsbereitschaft. Und es zeigt obendrein, dass es keineswegs nur Museen sind, denen jede rechtlich zulässige Verschleppung gelegen kommt, wenn es um Nazi-Raubgut aus ehemals jüdischem Sammlerbesitz in ihren Beständen geht.

Bettina Raetzer-Grimm

Quellen: Martin U. K. Lengemann
Auktionshaus Neumeister München / Rainer Schuster
Forum Oberösterreichische Geschichte

DER LANDKREIS TELTOW - DIE DYNAMISCHSTE REGION PREUSSENS

Der ehemalige und durchaus legendäre Landkreis Teltow war vielleicht der mächtigste und einflussreichste Landkreis Preußens und später des Deutschen Reiches. Teltow gehörte zur früheren preußischen Provinz Brandenburg. Die Verwaltungsgeschichte des Landkreises Teltow begann mit einer Verwaltungsreform. Am 1. Januar 1836 entstand der Landkreis in seinen historischen Grenzen, nachdem davor seit 1815 der Kreis Teltow-Storkow existierte.

Der Landkreis umfasste den südlich der Spree gelegenen Teil des Umlands von Berlin. Bis zur Gründung von Groß-Berlin am 1. Oktober 1920 gehörten zahlreiche heutige Stadtteile Berlins zu diesem Landkreis. Der Verwaltungssitz befand sich bis zum Jahr 1871 in der Stadt Teltow. Von 1871 bis 1945 befand sich das Landratsamt im Provinzständehaus in der Viktoriastraße 18 in Berlin-Tiergarten, danach in Mahlow.

Seinen Namen übernahm der Landkreis von der eiszeitlichen Grundmoränenlandschaft, die sich zwischen den Flüssen Spree, Havel, Dahme und Nuthe herausgebildet hatte und für die sich die slawische Bezeichnung „Teltow“ einbürgerte. Die Grenzen des Kreises Teltow, der als eigenständige Verwaltungseinheit im Jahr 1835 ins Licht der Geschichte rückte, stimmten mit denen der Landschaft „Teltow“ größtenteils überein.



Der Kreis Teltow um 1850, am oberen Bildrand Berlin.

Im Süden reichte der Kreis über die Städte Trebbin, Zossen, Mittenwalde und Teupitz hinaus, im Norden stieß das Gebiet an den untersten Lauf der Spree bei Spandau und weiter östlich an die Städte Charlottenburg und Berlin, in letzter Beziehung also bis an den Kreuzberg. Zum landrätlichen Bereich gehörten bis zum Ende des 19. Jahrhunderts der ganze Grunewald, die Gemeinden Wilmersdorf, Schöneberg, Tempelhof und Rixdorf – das spätere Neukölln. Auch die Stadt Köpenick zählte zum Kreisverband und südlich davon all jene Orte, die später nach Berlin eingemeindet wurden. Im Westen schließlich verwalteten die Teltower Landräte die nahe Potsdam gelegenen Gemeinden Neuendorf und Nowawes, die sich 1907 vereinigten, 1924 Stadtrecht erhielten und als „Babelsberg“ 1939 von Potsdam einverleibt wurden.

Man hat den Landkreis Teltow den „bedeutendsten“ des alten Preußen genannt. Seine Ausnahmestellung verdankte er dem benachbarten Berlin. Die ursprünglich zum Kreis gehörenden südlichen Vororte Berlins mutierten mehr und mehr zu Großstädten und wuchsen buchstäblich aus dem Kreis heraus. Schließlich zog sich die nördliche Kreisgrenze quer durch das Häusermeer der Metropole, eine „urbane Absurdität“, wie es der Historiker Gerd Heinrich einmal formulierte.



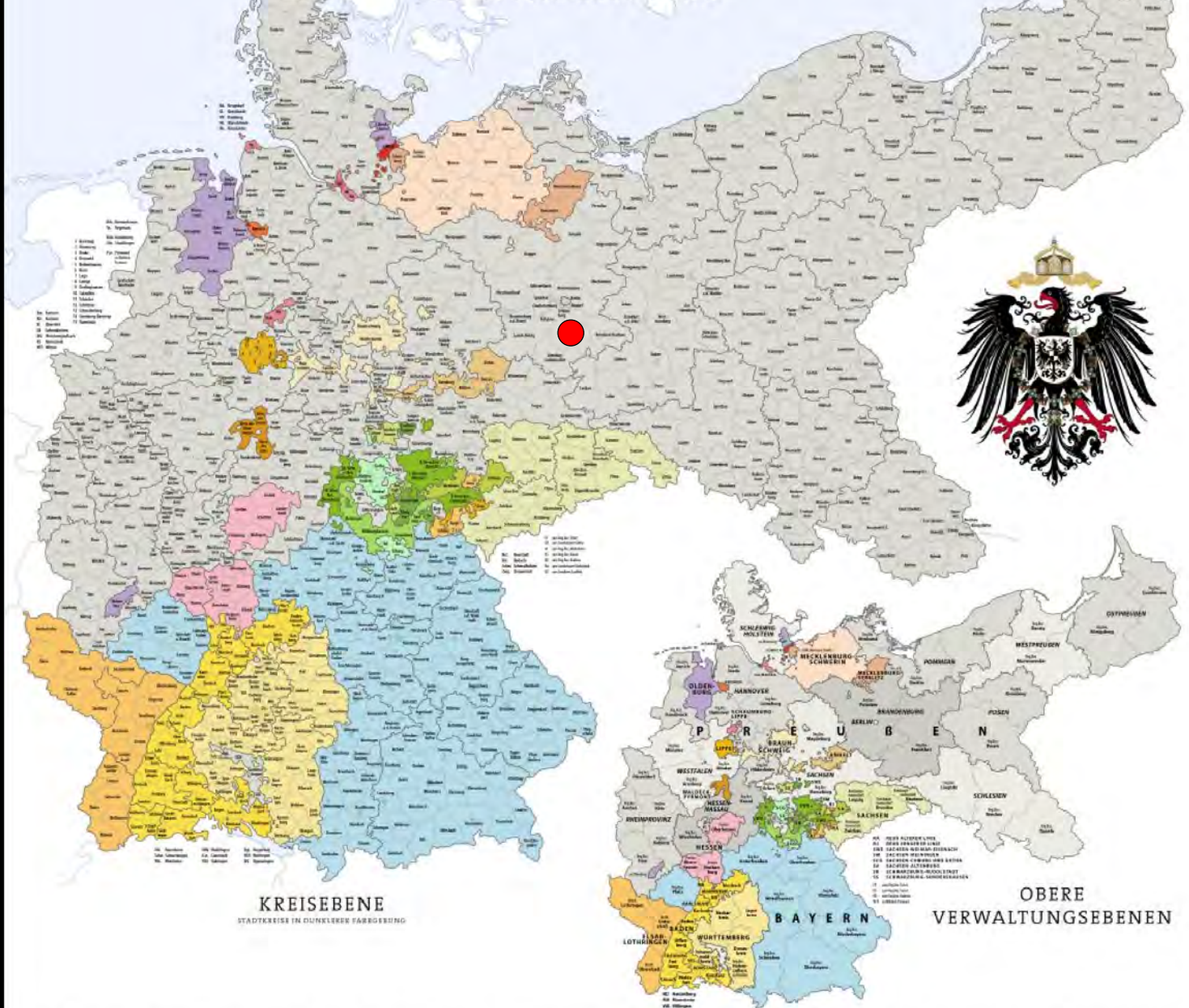
Siegelmarke des Kreises

Sozusagen der Gegenpol auf der nördlichen Seite der Spree bildete der Landkreis Niederbarnim. Beide Landkreise veränderten sich aufgrund der Suburbanisierung der in enge Grenzen eingezwängten Residenz- und späteren Reichshauptstadt Berlin erheblich. Die Einwohnerzahlen vor den Toren Berlins stiegen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rasant an, aus Dörfern

Roter Punkt:
Lage des
Kreises
Teltow

DEUTSCHES REICH

VERWALTUNGSGLIEDERUNG ZUM 1. JANUAR 1900



KREISEBENE
STADTKREISE IN DUNKLERER FÄRBUNG

OBERE VERWALTUNGSEBENEN

DIE VERWALTUNGSEBENEN DER DEUTSCHEN BUNDESSTAATEN

Bundesstaat	Hauptstadt	Anz. Verwaltungsebene I	Anz. Verwaltungsebene II	Anz. Kreisebene	Legende
Kgr. PREUßEN	Berlin	13 Provinzen	36 Regierungsbezirke	563 (75) Kreise (in Hohenzollern: Oberämter)	1 Kreis (in Hohenzollern: Oberämter)
Kgr. BAYERN	München	-	8 Regierungskreise	192 (40) Kreise	1 Kreis
Kgr. SACHSEN	Dresden	-	4 Kreishauptmannschaften	30 (3) Kreise	1 Kreis
Kgr. WÜRTTEMBERG	Stuttgart	-	4 Kreise	64 (1) Kreise	1 Kreis
Grhzm. BADEN	Karlsruhe	4 Landeskommissärbezirke	11 Kreise	53 (-) Kreise	1 Kreis
Grhzm. HESSEN	Darmstadt	-	3 Provinzen	18 (-) Kreise	1 Kreis
Grhzm. MECKLENBURG-SCHWERIN	Schwerin	-	-	12 (-) Kreise	1 Kreis
Grhzm. MECKLENBURG-STRELITZ	Neustrelitz	-	-	3 (-) Kreise	1 Kreis
Grhzm. OLDENBURG	Oldenburg	-	-	17 (3) Kreise	1 Kreis
Hzm. BRAUNSCHWEIG	Braunschweig	-	-	6 (-) Kreise	1 Kreis
Hzm. ANHALT	Desau	-	-	5 (-) Kreise	1 Kreis
Hzm. SACHSEN-WEIMAR-EISENACH	Weimar	-	-	5 (-) Kreise	1 Kreis
Hzm. SACHSEN-MEININGEN	Meiningen	-	-	4 (-) Kreise	1 Kreis
Hzm. SACHSEN-ALTBURG	Altenburg	-	-	2 (-) Kreise	1 Kreis
Hzm. SACHSEN-COBURG UND GOTHA	Coburg / Gotha	-	-	12 (7) Kreise	1 Kreis
Fsm. SCHWARZBURG-RUDOLSTADT	Rudolstadt	-	-	2 (-) Kreise	1 Kreis
Fsm. SCHWARZBURG-SONDERSHAUSEN	Sondershausen	-	-	4 (-) Kreise	1 Kreis
Fsm. REUR ÄLTERER LINIE	Greiz	-	-	2 (-) Kreise	1 Kreis
Fsm. REUR JÜNGERE LINIE	Gera	-	-	2 (-) Kreise	1 Kreis
Fsm. WALDECK-PYRMONT	Korbach	-	-	4 (-) Kreise	1 Kreis
Fsm. SCHAUMBURG-LIPPE	Bückeburg	-	-	4 (2) Kreise	1 Kreis
Fsm. LIPPE	Detmold	-	-	21 (8) Kreise	1 Kreis
Freie und Hansestadt LÜBECK	Lübeck	-	-	2 (-) Kreise	1 Kreis
Hansestadt BREMEN	Bremen	-	-	4 (3) Kreise	1 Kreis
Freie und Hansestadt HAMBURG	Hamburg	-	-	4 (1) Kreise	1 Kreis
Reichsland ELSAß-LOTHRINGEN	Strasbourg	-	-	24 (2) Kreise	1 Kreis
26 Bundesstaaten		40 Ebene I-Gebiete	87 Ebene II-Gebiete	1049 Kreise (davon 146 Städte)	

DIE OBEREN VERWALTUNGSEBENEN

Kgr. PREUßEN	Kgr. PREUßEN (Forts.)	Kgr. WÜRTTEMBERG
Berlin 1 (1)	Schleswig-Holstein 22 (2)	Donaukreis 16 (-)
Ostpreußen 18 (1)	Westfalen 23 (5)	Jagdkreis 14 (-)
Gumbinnen 19 (1)	Arnberg 11 (1)	Neckarkreis 12 (1)
Königsberg 19 (1)	Minden 11 (1)	Schwarzwaldkreis 12 (-)
Westpreußen 12 (2)	Hessen-Nassau 24 (2)	Grhzm. BADEN
Danzig 15 (1)	Kassel 18 (2)	Freiburg 7 (-)
Marienwerder 22 (5)	Wiesbaden 18 (2)	Freiburg 4 (-)
Brandenburg 21 (7)	Rheinprovinz 11 (1)	Lübeck 5 (-)
Potsdam 21 (7)	Ächen 25 (9)	Karlsruhe 4 (-)
Pommern 13 (1)	Düsseldorf 18 (1)	Baden 6 (-)
Rheinland 13 (1)	Köln 12 (2)	Karlsruhe 4 (-)
Stettin 13 (1)	Trier 13 (1)	Karlsruhe 6 (-)
Posen 14 (1)	Hohenzollern 4 (-)	Konstanz 6 (-)
Brandenburg 28 (1)	Kgr. BAYERN	Villingen 3 (-)
Schlesien 25 (2)	Oberbayern 31 (0)	Waldshut 4 (-)
Breslau 24 (5)	Niederbayern 25 (4)	Mannheim 4 (-)
Oppeln 24 (5)	Oberpfalz 20 (2)	Mannheim 3 (-)
Liège 21 (2)	Oberfranken 24 (5)	Mosbach 7 (-)
Sachsen 12 (3)	Mittelfranken 24 (8)	Grhzm. HESSEN
Erfurt 16 (2)	Unterfranken 24 (4)	Villingen 6 (-)
Magdeburg 18 (2)	Schwaben 31 (1)	Rheinhausen 5 (-)
Merseburg 18 (2)	Pfalz 13 (-)	Stadenberg 7 (-)
Hannover 3 (1)	Kgr. SACHSEN	ELSAß-LOTHRINGEN
Aulich 13 (2)	Bautzen 4 (-)	Lüthringen 8 (1)
Hildesheim 17 (2)	Dröben 8 (1)	Oberelsaß 6 (1)
Lüneburg 16 (3)	Leipzig 7 (1)	Unterelsaß 8 (1)
Osnabrück 11 (1)	Zwickau 11 (1)	
Stade 14 (-)		

DIE ZAHLEN GEBEN DIE JEWELIGE ZAHL DER KREISE (UND DAVON DER STÄDTE) WEDER

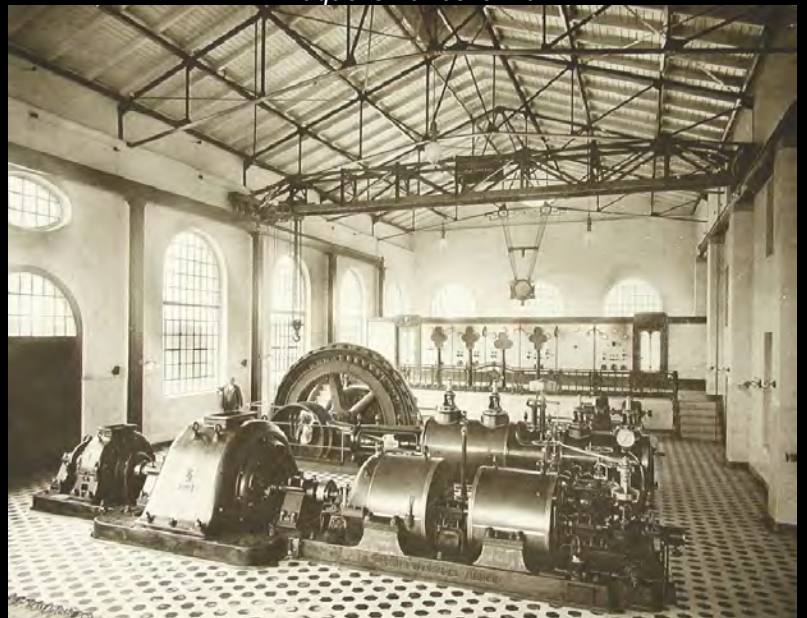
wurden prosperierende Vorstädte Berlins. Im Gegensatz zu den Kommunen im Landkreis Niederbarnim profitierten vor allem die des Landkreises Teltow durch die Ansiedlung von Gewerbe- und Industriebetrieben. Es entwickelte sich ein finanzstarker Teil der Bevölkerung, der für deutliche Steuereinnahmen sorgte. Dadurch wurde der Landkreis Teltow zu einem der wohlhabendsten und einflussreichsten Landkreise Preußens sowie nach der Reichsgründung 1871 auch Deutschlands.

Die Landräte hatten dabei die Gunst der Stunde durchaus zu nutzen gewusst. Als sich die Dynamik der Reichshauptstadt abzeichnete, verlegten sie das Landratsamt aus dem beschaulichen Städtchen Teltow 1871 nach Berlin. Für 1,5 Millionen Reichsmark ließ Ernst von Stubenrauch 1891 ein repräsentatives Verwaltungsgebäude auf dem Grundstück Viktoriastraße 17a und 18 am Potsdamer Bahnhof errichten. Architekt war Franz von Schwechten, der den Bau im Stil der italienischen Renaissance ausführte.

Einige Zahlen belegen, warum die Teltower Landräte mit breiter Brust auftreten konnten: Die Einwohnerzahl des Kreises wuchs von 163.000 im Jahr 1885 auf rund 530.000 am Vorabend der Weimarer Republik. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich das Steueraufkommen von 180 000 Mark auf knapp vier Millionen Mark. Die Einlagen des Kreises bei der Kreissparkasse schnellten von 4,7 Millionen auf sagenhafte 76,3 Millionen Mark in die Höhe. Nur so ist es schließlich zu erklären, dass sich der Kreis seine „Großprojekte“ leisten konnte. Allein der Bau des Teltowkanals kostete 47 Millionen Mark, doppelt so viel, wie veranschlagt. Bis 1918 ließen die Landräte acht Kreiskrankenhäuser errichten und schufen damit den Grundstock einer funktionierenden öffentlichen Wohlfahrtspflege.



Das Kraftwerk Schönow, unten die Maschinenhalle.
Bildquellen unbekannt



Der Bau des Teltowkanals

Mit der Übernahme der Straßenbahnen samt Schienennetz im städtisch geprägten Norden für 1,45 Millionen Mark schlug der Kreis Teltow im Jahr 1906 auch in der Verkehrspolitik einen neuen Weg ein. Dass eine Kommunalverwaltung in solcher Weise unternehmerisch tätig wurde, war zu dieser Zeit in Preußen beispiellos, zumal die Elektrifizierung der Straßenbahnen mittels des kreiseigenen Kraftwerks Schönow bewerkstelligt werden konnte (Bilder rechts).

Obwohl der Kreis seine Finanzkraft aus den Berliner Vororten sog, wurde auch der landwirtschaftlich geprägte Süden mit Investitionen bedacht. Der Chaussee-Ausbau verbesserte die Mobilität, Meliorationen an Nuthe und Notte förderten den Obst- und Gemüsebau. Pferde- und Viehzucht wurden durch Ankauf hochwertiger Rassen gewinnbringend in Schwung gebracht.



Das Kreishaus in Berlin, Viktoriastraße 17a-18.
Bildquelle unbekannt



Das „innere“ Wachstum des Kreises Teltow stellt sich umso beeindruckender dar, wenn man den parallel verlaufenden äußeren Schrumpfungsprozess in den Blick nimmt. Bereits 1877 war das zur Stadt erhobene Charlottenburg aus dem Kreisverband ausgeschieden, 1899 folgten Schöneberg und Rixdorf (Neukölln), 1907 Deutsch-Wilmersdorf. Der Kreis verlor die Hälfte seiner Bevölkerung und mehr als ein Drittel seiner Steuereinnahmen.

Das Ausscheiden der rasant wachsenden, finanzstarken Städte aus dem Kreis war für diesen schlussendlich ein Desaster, denn Teltow verlor mit jeder ausscheidenden Kommune Macht und Einfluss. Darum versuchte der Landkreis, diese Austritte irgendwie zu verhindern. Man verlangte von den nach Selbstständigkeit strebenden Städten einen finanziellen Ausgleich, die Stadt Rixdorf wurde gezwungen, bei ihrem Austritt aus dem Landkreis Teltow eine Abfindung von 1 Million Mark an den Kreis zu zahlen.

Auch die Verleihung von Stadtrechten wurde von den Teltower Behörden nach Möglichkeit verhindert, weil in Schöneberg, Rixdorf und Wilmersdorf jeweils wenige Monate nach der Stadterhebung der Austritt aus dem Kreis folgte. Diese Politik hatte teilweise absurde Folgen. Bei der Eingemeindung nach Berlin 1920 hatte etwa die Landgemeinde Steglitz rund 84.000 Einwohner, aber kein Stadtrecht. Steglitz galt zu dieser Zeit als das „größte Dorf“ Deutschlands.

Einen weitaus tieferen Einschnitt brachte schließlich das Gesetz zur Bildung Groß-Berlins vom 27. April 1920. Der Landkreis wurde bis auf die Linie Teltow, Groß Ziethen und Schönefeld zurückgestutzt, verlor eine halbe Million Einwohner und 90 Prozent seiner Steuerkraft. Der „Verteidigungskampf des Kreises um seinen Norden“, den die Landräte lange mit Erfolg geführt hatten, war verloren. Damit waren Macht und Einfluss des Landkreis Teltow, dem einst Nicolaus von Handjery (Amtszeit 1870-1885), Ernst von Stubenrauch (1885-1908) und Adolf von Achenbach (1908-1931) vorstanden, Geschichte geworden.



Die zwischen 1901 und 1906 errichtete Schleusenanlage Kleinmachnow. Der Höhenunterschied zwischen dem Wasserspiegel der mittleren Spree und der Potsdamer Havel wird dank dieser einzigen Schleuse des Teltowkanals überwunden. Bild Postkarte/unbekannt

Als der stolze Bau des Landratsamtes in der Berliner Viktoriastraße 1939 abgerissen wurde, um der Speerschen Nord-Süd-Achse der „Welthauptstadt Germania“ Platz zu machen, wurde auch das Ende des Kreises Teltow eingeläutet. Nach dem Zweiten Weltkrieg blieben ihm wenige Jahre. Die Kreisverwaltung zog sich 1945 nach Mahlow zurück. Mit der DDR-Verwaltungsreform, die bewusst mit historisch gewachsenen Strukturen brach, ging der alte Kreis Teltow 1952 in den neu gebildeten Einheiten Zossen, Königs Wusterhausen und Potsdam-Land auf.

Heute lebt der einst „bedeutendste“ Kreis des alten Preußen nur noch im Namen des brandenburgischen Landkreises Teltow-Fläming fort. In der alten Kreisstadt Teltow erinnern das Stubenrauch-Denkmal auf dem Marktplatz und das alte Landratsamt in der Ritterstraße an die große Zeit.

DER WEITBLICK DES LANDRATS ERNST VON STUBENRAUCH

Die heutige Metropole Berlin hat im Vergleich zu anderen Großstädten etwas Kurioses aufzuweisen. Viele Straßennamen existieren doppelt, drei- und mehrfach, es ist ein Resultat aus der Zeit der Bildung von Groß-Berlin und der Eingemeindung zahlreicher Vororte. Doch im Gegensatz zu anderen kommunalen Zusammenschlüssen bestanden die eingemeindeten Städte auch weiterhin auf ihre traditionellen Straßennamen. Das macht es den Postzustellern heutzutage nicht immer leicht. Neben so banalen Bezeichnungen wie Schloss- oder Bahnhofstraße taucht auch der Name „Stubenrauchstraße“ mehrfach in Berlin auf, beispielweise in Lichterfelde, Treptow, Friedenau, Zehlendorf oder Kohlhasenbrück. Auch zwei „Stubenrauchbrücken“ gibt es – in Köpenick und Tempelhof. Doch wer war der Namenspatron – dieser Herr Stubenrauch?

Ernst Leberecht Hugo Georg Colmar Stubenrauch wurde am 19. Juli 1853 im niederschlesischen Sagan (heute Zagan) geboren. Sein Vater Hugo Stubenrauch war Kreisrichter im Regierungsbezirk Frankfurt (Oder), doch die Familie lebte in Sagan. Verbrieft ist, dass die Familie Stubenrauch bereits seit dem 15. Jahrhundert etliche kommunale Verwaltungsbeamte hervorgebracht hatte. Im Jahr 1860 zog die Familie nach Berlin, der Vater übernahm dort eine Anwaltspraxis. Ernst Stubenrauch ging zunächst auf das Friedrichwerdersche Gymnasium und studierte ab 1870 in Heidelberg Kameralistik, Volkswirtschaft und Rechtswissenschaft. Später ging er als Freiwilliger für ein Jahr zum Militär und nahm schließlich am deutsch-französischen Krieg teil. Danach setzte er sein Studium fort, 1879 absolvierte er die große juristische Staatsprüfung. Anschließend begann eine beispiellose Karriere im öffentlichen Dienst. Im August 1880 wurde er Regierungsassessor der allgemeinen Verwaltung in Potsdam. Gleichzeitig war Stubenrauch Leutnant der Reserve beim 1. Garde-Regiment. Während dieser Zeit lernte er Prinz Wilhelm (den späteren Kaiser Wilhelm II.) kennen, beide verband später eine enge Freundschaft, die dazu führte, dass Kaiser Wilhelm II. Ernst Stubenrauch immer wieder förderte.



Ernst von Stubenrauch. Bild: Wikipedia

Im Februar 1885 wurde der Landrat des Kreises Teltow, Prinz Handjery, zum Präsidenten der Königlichen Regierung in Liegnitz ernannt. Favorit als dessen Nachfolger war innerhalb des Kreises der Amtsvorsteher von Oppen-Adlershof. Minister von Puttkamer jedoch sprach den jungen Assessor Ernst Stubenrauch an, ob er es sich zutraue, trotz der Opposition, den Posten anzustreben. Dieser antwortete: *„Wenn Eure Excellenz den Mut haben, mich hinzuschicken; ich habe den Mut, hinzugeben, und ich glaube auch, daß die Herren mit mir ganz gut auskommen werden.“*

So wurde Ernst Stubenrauch – damals erst 32 Jahre alt – vom Potsdamer Regierungspräsidenten gegen den Willen des Kreistages als neuer Landrat des Kreises Teltow vorgeschlagen. Am 18. August 1885 erhielt Stubenrauch von Kaiser Wilhelm I. die Bestallungsurkunde zum Landrat. Dies erregte damals erhebliches Aufsehen, weil Stubenrauch – jung und bürgerlich – so gar nicht in die Riege adliger Landräte passte. Während seiner 23-jährigen Amtszeit machte Stubenrauch seinen Kreis Teltow zu einem der mächtigsten Landkreise des Deutschen Reiches. Das zuständige Landratsamt des Kreises Teltow befand sich bereits seit 1871 in Berlin (Körnerstraße 24).

Zum Landkreis Teltow gehörten damals große Gemeinden am Rande Berlins, die massiv an Einwohnern zunahmen. Das Landratsamt musste sein Personal immer wieder aufstocken. Stubenrauch schöpfte die Kompetenzen, die ihm die Kreisordnung von 1872 als Landrat zubilligte, voll aus. Mit eigenem Budgetrecht ausgestattet, ging er daran, Straßen auszubauen und Krankenhäuser zu errichten.



Reklamekarte der Firma Liebig. Am 2. Juni 1906, kurz nach Fertigstellung des Teltowkanals, wurde die dazugehörige Traidelbahn eröffnet. Auf einer Spurweite von 1.000 mm zogen „Traidelloks“ Lastschiffe über den Kanal. Die Bahn am Teltowkanal bestand aus 26 Elektrolokomotiven, es gab zwei Streckenabschnitte von fünf und 28 Kilometern. Bild: Sammlung ProGaslicht



Treidelok. Bildquelle unbekannt.
Mehr zu Treidellokomotiven auf Seite 64

Unter Prinz Handjery sind die Hauptstraßen vom Süden des Kreises bis Berlin ausgebaut worden; Stubenrauch kümmerte sich um die Verbindungsstraßen. Das Chausseenetz wurde von 1885 bis 1895 von 350 km auf 500 km Länge ausgebaut. Weiterhin förderte er den Absatz landwirtschaftlicher Erzeugnisse; zum Beispiel ließ er die heutige Grunewaldstraße (Schöneberg) anlegen, da die Wilmersdorfer Bauern ihre Milch vorher wegen der schlechten Wegeverhältnisse nicht nach Berlin bringen konnten.

Stubenrauch kümmerte sich auch um die Hygiene in seinem Landkreis. Der übelriechende "Schwarze Graben" im Bereich des heutigen Kurfürstendamms wurde 1891 kanalisiert und verschwand bald unterirdisch. Nuthe, Dahme und Bäke wurden reguliert. Seit 1895 durften Berliner Müllabfallgesellschaften Berlins Hausmüll nicht einfach auf Teltower Felder kippen, sondern dieser muss auf Kähnen über die Kreisgrenzen hinaus befördert werden.

Mit der finanziellen Beteiligung an Verkehrsunternehmen, Wasser- und Elektrizitätswerken sicherte er dem Kreis die Kontrolle in zentralen Versorgungsbereichen.

DER BAU DES TELTOWKANALS

Sein Verständnis von kommunaler Selbstverwaltung ging so weit, dass er den Bau des Teltowkanals (1900-1906), eigentlich eine originär staatliche Aufgabe, allein aus Kreismitteln bestritt. Seinen Kritikern, die vor der gewaltigen Schuldenlast warnten, hielt er die „großen Werte“ entgegen, die „dem Kreis Teltow und seinen Gemeinden reichen Nutzen bringen werden“.

Am 22. Dezember 1900 erfolgte der erste Spatenstich (Durchstich an der Glienicker Lake), und am 2. Juni 1906 wurde der Kanal eröffnet. Gemeinden entlang der Bäke hatten sich lange Zeit bemüht, das versumpfte Bäketal als Vorfluter zur Abwasserbeseitigung zu benutzen. Mit dem Bau des Kanals schaffte es Stubenrauch, dieses Problem zu lösen; zum anderen wurden Havel und Spree im Süden Berlins verbunden, was dem Schiffsverkehr Zeitersparnis brachte.



Der Grunewaldturm (damals Kaiser-Wilhelm-Turm) wurde 1899 fertiggestellt, nachdem der Kreistag des Landkreises Teltow zwei Jahre zuvor die Errichtung beschlossen hatte. Bild: Times

Und Stubenrauchs Prognose trat ein: An den Ufern des Teltowkanals entstanden zahlreiche Industriegelände und Werften. Das für den Treidelbetrieb (siehe Seite 64) errichtete Elektrizitätswerk in Schönow machte die Stromversorgung für Straßenbahnen und in zahlreichen Gemeinden erst möglich. Außerdem bildete die Wasserstraße die Grundlage für die kreiseigene Dampfschiffahrt, deren Flotte bald über 25 Dampf- und Motorschiffe verfügte und sich zu einem einträglichen kommunalen Unternehmen entwickelte.

Unter Stubenrauchs Amtszeit fällt unter anderem auch der Bau des neuen Kreishauses in der Viktoriastraße 17 im Jahr 1891 (Bild Seite 37) sowie die Errichtung des Grunewaldturms (1897). Stubenrauch war es, der dem Wannsee den Badebetrieb brachte, indem er das Baden in den Seen erlaubte. Nun durften die Polizisten dieses nicht mehr verbieten, sondern mussten sogar die Badenden schützen.

Auf Betreiben Stubenrauchs wurden zwischen 1894 und 1908 auch zahlreiche Kreiskrankenhäuser errichtet, zum Beispiel in Britz (1894), Zossen (1895), Königs Wusterhausen (1896), Lichterfelde (1898) und Mittenwalde (1907).

Verdient machte sich Stubenrauch zudem bei Polizei und Feuerwehr, in seiner Amtszeit wurden 21 freiwillige Feuerwehren gegründet.

Kaiser Wilhelm II., der den Landrat bei der Einweihung des Kreishauses in Berlin 1891 und des Teltowkanals 1906 mit seiner Anwesenheit ehrte, verlieh Stubenrauch bereits am 1. Januar 1900 den erblichen Adelstitel. Ernst von Stubenrauch war trotz seiner modernen Interpretation einer Kommunalverwaltung durch und durch ein monarchistisch eingestellter Beamter, der misstrauisch gegenüber demokratischen Bestrebungen war. Bei der Bevölkerung genoss der hühnenhaft wirkende Mann große Autorität und Verehrung und war sehr beliebt.

Nachdem Ernst von Stubenrauch am 6. Januar 1908 zum Polizeipräsidenten von Berlin berufen worden war, musste er als Landrat Abschied nehmen. Die Bevölkerung des Kreises Teltow mochte den beliebten Landrat nur sehr ungern ziehen lassen. Und auch Ernst von Stubenrauch hing sehr an seinem Landrats-Posten. Am 7. Januar 1908 schrieb von Stubenrauch:



Ernst von Stubenrauch kurz nach seiner Ernennung zum Polizeipräsidenten von Berlin. Portrait von Hugo Vogel vom 15. Januar 1908

„Nachdem Se. Majestät der Kaiser und König mich in das Amt des Polizeipräsidenten von Berlin zu berufen geruht haben, schlägt mir die schwere Stunde des Abschieds von dem geliebten Kreise, in welchem ich durch die Gnade dreier Könige dreiundzwanzig Jahre des rüstigsten Mannesalters wirken durfte. Das Ergebnis dieser Wirksamkeit liegt abgeschlossen da. Ich fürchte kein Urteil, von wem es auch kommen möge; denn das Bewußtsein der eigenen Unzulänglichkeit reift mit den Jahren, und Niemand wird die Erfolge meiner Wirksamkeit bescheidener einschätzen als ich selbst. Der größte Erfolg ist für mich der, daß die wechselseitige Anerkennung redlicher Arbeit zwischen meinen Teltower Landsleuten und mir ein Band geknüpft hat, daß durch keinen Abschied zerrissen werden kann. Jedem meiner lieben Landsleute drücke ich bewegten Herzens in Gedanken die Hand.“

Berlin, den 7. Januar 1908

von Stubenrauch

Doch Stubenrauchs Gesundheit war stark angegriffen, ab August 1908 machte ihm ein Halsleiden zu schaffen. Ein Jahr später starb er am 4. September 1909 im Alter von nur 56 Jahren während eines Kuraufenthaltes in Schierke (Harz) an Kehlkopfkrebs. Am Ende seiner Amtszeit als Landrat hinterließ Ernst von Stubenrauch 1908 seinem Nachfolger einen Schuldenberg von 65 Millionen Reichsmark. Kaum auszudenken, mit welcher Häme man heute eine solche „Erbenschaft“ kommentieren würde und welche Verwünschungen sich der dafür Verantwortliche anhören müsste. Nicht so bei Stubenrauch: In der Bevölkerung lebte er fort als „Vater des Kreises Teltow“, als Visionär, dem selbst Historiker „Weitblick und sogar eine gewisse Genialität“ nicht absprechen können.

Bettina Raetzer-Grimm

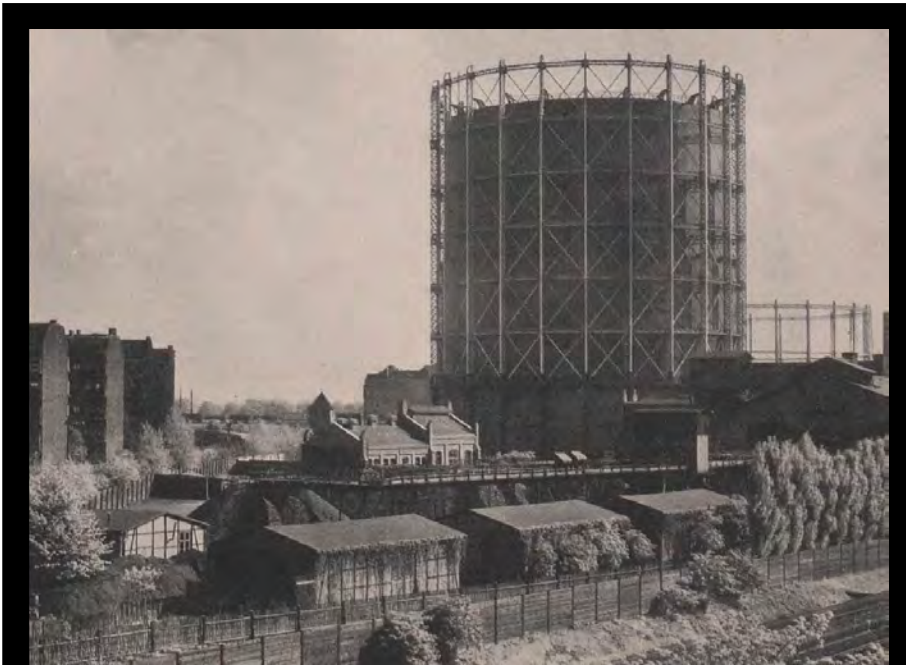
Quelle: <https://www.heimatverein-teltow.de/2018/03/02/ernst-von-stubenrauch/>



DER TELTOWKANAL
in den 1920er Jahren

KREIS TELTOW - DAS GAS KAM AUS SCHÖNEBERG UND MARIENDORF

Es dürfte allgemein bekannt sein, dass eine englische Gasgesellschaft, die Imperial Continental Gas Association – kurz I.C.G.A. – die Gasbeleuchtung in der damaligen preußischen Residenzstadt Berlin eingeführt hat. Nachdem die I.C.G.A. am 25. April 1825 mit dem Preußischen Ministerium des Innern und der Polizei einen Vertrag über die Errichtung einer „Gas-Erleuchtungs-Anstalt“ und die Produktion von Gas abschloss, brannten am 20. September 1826 die ersten Gaslaternen „Unter den Linden“. Der Liegervertrag erstreckte sich „auf alle Straßen, Gassen und Plätze innerhalb der Ringmauern mit Ausnahme kleiner Nebengassen und unbedeutender, weit entfernt liegender Straßen, worin die Röhrenführung einen unverhältnismäßigen Aufwand verursachen möchte.“ Bis 1846 stieg die Zahl der öffentlichen Laternen auf 2.019 „Flammen“ und die der übrigen Abnehmer auf 9.772 „Privatflammen“, das Rohrnetz umfasste mehr als 100 Kilometer. Doch Beschwerden über zu hohe Gaspreise und unterbliebene Erweiterungen des Gasnetzes befeuerten schließlich Pläne des Magistrats von Berlin, ein eigenes städtisches Gaswerk zu errichten, das schließlich am 1. Januar 1847 in Betrieb ging.

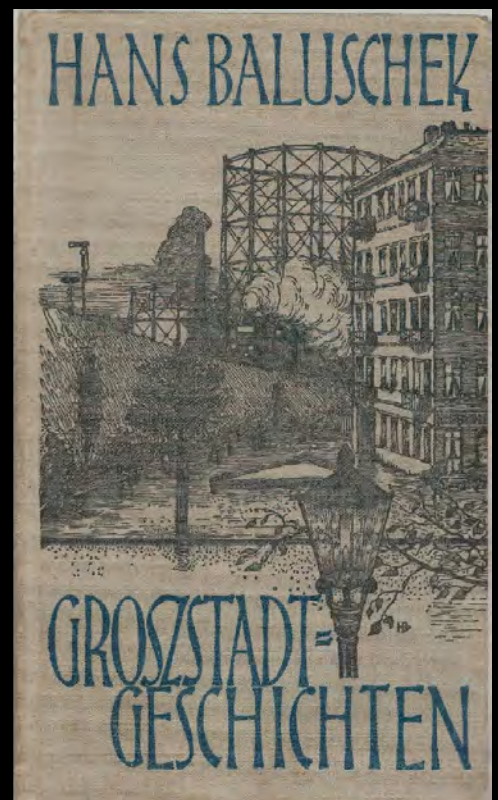


Das Gaswerk Schöneberg um 1900

Mit der Entscheidung Berlins, ein städtisches Gaswerk zu errichten, wuchs der Druck auf die englische I.C.G.A., die nun ihrerseits expandierte. Bestehende Gaswerke wurden modernisiert und neue Anlagen errichtet. Dank guter Beziehungen der I.C.G.A. zur Königlich-Preußischen Regierung erreichten die Engländer die Genehmigung zur Erweiterung ihres Geschäftsbereiches. Ab Mai 1863 leuchteten ihre Gaslaternen in Schöneberg, ab April 1878 in Tempelhof, beide selbstständigen Städte gehörten zum Landkreis Teltow. Im Jahr 1870 begann die I.C.G.A. auf dem Gebiet der Gemeinde Schöneberg mit dem Neubau einer dritten Gasanstalt, die ein Jahr später in Betrieb genommen wurde. Von Schöneberg aus wurden nun die benachbarten Gemeinden Steglitz, Wilmersdorf, Friedenau und Zehlendorf – alle im Kreis Teltow – angeschlossen. Um 1900 erreichten die Gasleitungen der I.C.G.A. schließlich Nikolassee, Schlachtensee, Dahlem, Schmargendorf, Grunewald, Lankwitz, Mariendorf, Marienfelde, Lichtenrade, Groß-Lichterfelde, Buckow, Rudow, Schönau, Giesensdorf, Seehof, Stahnsdorf und Teltow. Schlussendlich besaß die I.C.G.A. ein Versorgungsmonopol für nahezu das gesamte südwestliche Umland der damaligen Stadt Berlin. Inzwischen war die Kapazitätsgrenze des Gaswerks Schöneberg erreicht worden, es musste wieder ein neues Gaswerk her.

Man entschied sich für eine 780.000 m³ große Fläche in Mariendorf, dort war zwar der Baugrund schlecht, doch es gab sowohl einen Eisenbahn- als auch einen Wasseranschluss. Das Gaswerk Mariendorf wurde nach eineinhalb Jahren Bauzeit im Oktober 1901 in Betrieb genommen. Dieses Werk übernahm die Versorgung des gesamten Gebietes all jener

Die damalige Residenzstadt Berlin umfasste eine Fläche von etwa 1.400 Hektar, das entspricht etwa der Fläche des ehemaligen Stadtbezirks Tiergarten. Im Jahr 1840 lebten in Berlin 328.600 Einwohner. Vor den Toren Berlins lag die sehr dünn besiedelte märkische Landschaft mit einzelnen, weit auseinanderliegenden Landgemeinden und noch kleineren Gutsbezirken. Westlich von Berlin lag das vom königlichen Schloss und Parkanlagen geprägte Charlottenburg sowie noch weiter westlich die preußische Garnisonsstadt Spandau, welche sich damals „Spandow“ schrieb. Im Jahr 1841 wuchs Berlin durch Eingemeindungen der Vororte Prenzlauer Berg, Friedrichshain und Rosenthaler Vorstadt; 1861 wurden Tiergarten, Kreuzberg und Wedding eingemeindet. Damit stieg die Einwohnerzahl auf rund 500.000 Menschen und die Fläche wuchs auf 5.923 Hektar.



Hans Baluschek illustrierte den Einband seines Buches „Großstadtgeschichten“ 1924 mit dem Gaswerk Schöneberg und einer Gaslaterne

Gemeinden, die zuvor von Schöneberg aus versorgt worden waren; später wurde das Versorgungsgebiet noch wesentlich weiter ausgedehnt. Der letzte und größte Gaswerks-Neubau der I.C.G.A. war Jahrzehnte lang in Betrieb und wurde erst im Mai 1996 stillgelegt.

Nachdem mit Ausbruch des Ersten Weltkrieges England zum Kriegsgegner geworden war, wurde für die englische I.C.G.A. im Juli 1916 die Liquidation angeordnet, das Vermögen der Gesellschaft wurde ermittelt und schließlich ein Gutachten erstellt, das einen Zeitwert von 58,2 Millionen Mark ermittelte. Die I.C.G.A. war ursprünglich von einer weit höheren Summe (161 Millionen Mark) ausgegangen, schlussendlich akzeptierte die englische Gesellschaft das Angebot von 82,5 Millionen Mark. Mit der Auflösung der I.C.G.A. wurde eine grundlegende Umstrukturierung der Gaswirtschaft im Berliner Raum eingeleitet.

Die preußische Regierung versuchte zunächst, die Stadt Berlin als den am stärksten an einer Vereinheitlichung interessierten Partner auszuschalten, gleichzeitig wurden auch die umliegenden Kommunen der angrenzenden Landkreise wie z.B. Teltow unter Druck gesetzt. Stets war die Absicht dahinter, einen kommunalpolitischen Zusammenschluss Berlins mit den Umlandgemeinden zu verhindern. Im Mai 1917 reichte die Stadt Berlin zusammen mit weiteren Randgemeinden ein Angebot zur Übernahme der I.C.G.A.-Liquidationsmasse ein, die Summe entsprach dem ermittelten Gutachter-Wert von 58,2 Millionen Mark. Doch eine Antwort des Liquidators blieb aus, stattdessen wurde den angrenzenden Landkreisen Teltow und Niederbarnim Gelegenheit gegeben, neu zu bieten. Für den Magistrat von Berlin war die dahintersteckende Strategie eindeutig: „Die jetzt getroffene Entscheidung der Regierung übertrifft in ihrer gänzlichen Vernichtung des Groß-Berliner Gedankens bei weitem alle Befürchtungen, welche man jemals gehegt hat.“ Es ging also darum, alles zu unterbinden, was die Bildung von Groß-Berlin, einem Zusammenschluss Berlins mit diversen Umlandgemeinden, fördern würde.



Die Grenzen des Kreises Teltow 1914. Die colorierten Flächen gingen für Teltow 1920 verloren. Städte und Gemeinden wie Zehlendorf, Groß-Lichterfelde, Lichtenrade, Mariendorf und andere wurden Teile von Berlin.

(Fortsetzung auf Seite 45)



Groß-Lichterfelde im Jahr 1909. Die Gemeinde gehörte damals zum Kreis Teltow. Bemerkenswert sind einige Details: Zum einen das Gespann links mit einer Ziege, rechts ist der Name des großen Reichskanzlers falsch geschrieben (ohne „c“). Mit 47.213 Einwohnern wurde Groß-Lichterfelde 1920 nach Berlin eingemeindet. Bildquelle: unbekannt



Groß-Lichterfelde: Die Bismarck-, Ecke Ulmenstraße und eine ungewöhnliche Gaslaterne auf einem Bündelpfeilmast. Die Gaslaterne ähnelt einer Laterne auf einem Bild aus Spandau (Bild rechts). Bildquelle (links) Archiv Wolfgang Holtz

Die Königlich Preußische Hauptkadettenanstalt in Groß-Lichterfelde wurde von 1873 bis 1878 gebaut, war von 1882 bis 1920 die zentrale Kadettenanstalt der Preußischen Armee und wurde im Kaiserreich das wichtigste Ausbildungszentrum des deutschen Militärs. Es bestand aus prächtigen Bauten, die unter anderem Unterrichts- und Dienstgebäude, zwei Kirchen, darunter den sogenannten „Kadettendom“, den repräsentativen Feldmarschallsaal, Speisesaal, Pferdeställe, Turnhalle, Lazarett sowie eine große Zahl von Dienstwohnungen umfassten.

Der Kaufmann Johann Anton Wilhelm Carstenn erwarb ab 1866 große Flächen Lichterfeldes zum Bau von Villenkolonien. Für den Bau der Kadettenanstalt schenkte Carstenn dem Preußischen Staat im Jahr 1871 etwa 21 Hektar Land und verpflichtete sich, für die geplante Kadettenanstalt eine Verkehrsanbindung zu schaffen. So kam es zum Bau der ersten elektrischen Straßenbahn der Welt, die von Siemens & Halske 1881 gebaut wurde.

Nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg wurde Deutschland gezwungen, die Kadettenanstalt zu schließen. Mit der Machtergreifung Hitlers erfolgte eine Remilitarisierung. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges zogen hier US-Truppen ein. Teile des Anwesens wurden abgerissen, andere waren bereits durch Bomben getroffen worden. Seit 1994 wird das Gelände vom Bundesarchiv genutzt, hier sind die zentralen Archive des Deutschen Reiches von 1871-1945 und der DDR von 1949-1990 zusammengefasst.



Die Hauptkadettenanstalt um 1900: Bildquelle: Album „Rund um Berlin“, Globus Verlag

Im April 1918 bekamen die Kreise Teltow und Niederbarnim den Zuschlag auf ihr Angebot von 85,2 Millionen Mark für die gesamte Liquidationsmasse der I.C.G.A. Die Stadt Berlin, die mit ihren Städtischen Gaswerken der größte Gasversorger Europas war, ging leer aus.

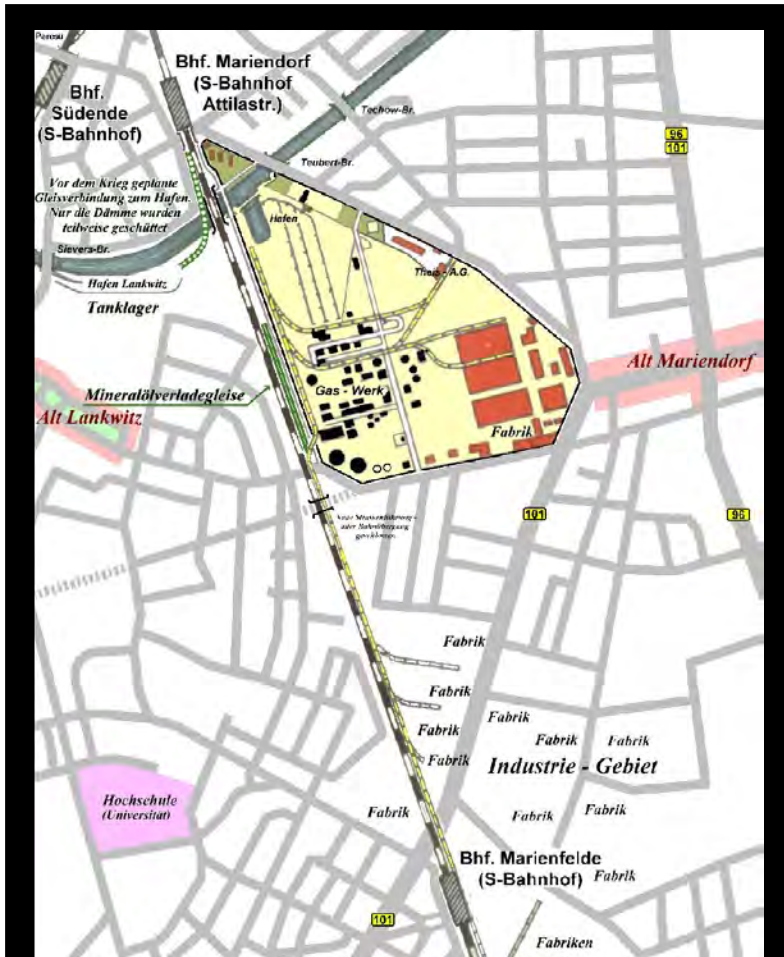
Der Kreis Teltow bildete nun unter Beteiligung der privaten Deutschen Continental Gasgesellschaft AG Dessau, die bereits Teile des Kreisgebietes mit Gas versorgte, die „Deutsche Gasgesellschaft AG“ (DG). Diese wiederum gründete die „Gasbetriebsgesellschaft AG“ (GBG), der alle Anlagen auf 50 Jahre verpachtet wurden.



Stationsgasmesser im Gaswerk Mariendorf (1903).
Bildquelle: GASAG; rechts Plan um 1960.

Um die Jahre 1917-1919 herum bestand Berlin immer noch politisch und flächenmäßig in den Stadtgrenzen von 1861. Doch inzwischen war die Bevölkerung von 500.000 (1869) auf 2 Millionen (1918) angewachsen. Unmittelbar vor den Toren Berlins lagen acht Städte, von denen sieben bereits als Großstadt galten (mehr als 100.000 Einwohner). Es lag in der Luft, das etwas passieren musste. Groß-Berlin sollte entstehen, doch das ist eine andere Geschichte, die in einer der nächsten Ausgaben des Zündfunken erzählt wird.

Mit der Verabschiedung des Groß-Berlin Gesetzes änderte sich das, die Stadt besaß nun Anteile an den Gasgesellschaften der ehemaligen Randgebiete, der Deutschen Gasgesellschaft AG für den Kreis Teltow und der Gasgesellschaft Niederbarnim mbH. 1923 wurden die Städtischen Gaswerke AG (Gasag) gegründet. Diese besaß nun 16 Gaswerke. Viele dieser kleinen Gemeindegaswerke wurden kurz nach der Übernahme geschlossen. Erst im Jahr 1939 war die Stadt Berlin in der Lage, dem Kreis Teltow alle Aktien der Deutschen Gasgesellschaft AG abzukaufen. 1942 waren 86.000 Gaslaternen in Betrieb und 93 % der Haushalte kochten mit Gas. Die Länge des Rohrnetzes betrug rund 7.000 km. Nach dem Krieg existierten im Ost- und Westteil der Stadt getrennte Betriebe. Der Ostteil stellte schon ab 1962 auf Erdgas um, abgeschlossen war dieses jedoch erst 1990. Im Westteil begann die Umstellung ab 1985 und endete 1996. Zuvor hatte man ab 1965 Benzinspalanlagen in Betrieb genommen und immer weniger Gas aus Kohle gewonnen. Bis 1996 hatte man alle Gaswerke stillgelegt. Das Gaswerk Mariendorf war das letzte Gaswerk, das geschlossen wurde.



Das Gaswerk Mariendorf wurde im Jahr 1901 fertiggestellt. Bildquelle: GASAG
www.gasag.de/unternehmen/die-gasag/geschichte-der-gasag

GASBELEUCHTUNG IM BERLINER UMLAND, KREISGEBIET TELTOW



Mit der Erweiterung des Gasversorgungsgebietes der ICGA erhielten immer mehr Gemeinden des Kreises Teltow eine Gasbeleuchtung. Um 1900 wurden Teltow und Mahlow sowie weitere Kommunen erreicht. Leider können wir nicht auf exakte Daten zurückgreifen. Nachdem die ICGA liquidiert worden war, ging die Zuständigkeit an die bereits genannte Gasbetriebsgesellschaft (GBG) über. 17 Jahre nach Ende des Ersten Weltkrieges, im Jahr 1935, gibt die Gasstatistik für die GBG insgesamt 19.527 Gasleuchten an, davon 97 mit Hochdruck und 250 mit Zünduhren. Leider gibt es keine Zuordnung zu bestimmten Gemeinden und Städten. Zu dieser Zeit treten offenbar auch die Teltower Kreiswasserwerke als Gasversorger auf, sie betreiben laut Gasstatistik 1.586 Gasleuchten, davon 815 mit Zünduhren. Möglich ist auch, dass sich die Gasversorgungsgebiete gelegentlich verschoben haben und die Berliner GASAG einige Gemeinden mitversorgte.



Die Stadt Teltow bzw. die Kreiswasserwerke Teltow griffen auf ein ähnliches Laternenprogramm zurück wie Berlin. Charakteristisch waren Bündelpfeilmaste, dazu teilweise typische „Schwanenhals-Aufsätze“ mit Bamag-Gashängeleuchten. Diese wurden auch in kleinen Ausführungen eingesetzt (wie in den Berliner WC-Anstalten „Café Achteck“). Auch Hängeleuchten-Aufsätze der Tübinger Firma Himmel kamen zum Einsatz (Bilder links). Dazu die sogenannten „Schinkellaternen“ (Bild unten, Kleinmachnow). Ergänzend wurde eine sechseckige Gaslaterne, die aus Erfurt bekannt ist, eingesetzt. Man sieht sie beispielsweise in Mahlow (Bild rechts und nächste Seite).

Bilder: Postkarten / Sammlung ProGaslicht

In der späteren Phase und vor allem nach 1945 sind viele Gasauflatzleuchten („Leistner“) zu sehen. Diese Gasleuchte war in der DDR sehr weit verbreitet, doch in den 1970er Jahren verschwand die Gasbeleuchtung in vielen Städten und Gemeinden. So muss z.B. in Ludwigsfelde 1970 die letzte Gaslaterne gelöscht worden sein, in Kleinmachnow 1973, Rüdersdorf 1974 und in Teltow 1976. Für Mahlow liegen uns keine Angaben vor.

Vielleicht am längsten hielten sich die Gaslaternen im ebenfalls zum Kreis Teltow gehörenden Eichwalde, dort war 1993 Schluss.



MAHLOW - EIN KURZES INTERMEZZO ALS KREISSTADT



Nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurde Mahlow, das südlich an den Berliner Ortsteil Lichtenrade grenzt, Kreisstadt des Kreises Teltow. Doch das sollte nur sieben Jahre dauern. Im Jahr 1952 wurde der Kreis Teltow aufgelöst, die 1949 gegründete DDR wurde in neu zugeschnittene Bezirke und Kreise gegliedert. Mahlow lag jetzt im Kreis Zossen, der wiederum im neu entstandenen Landkreis Teltow-Fläming aufging, der am 5. Dezember 1993 gebildet wurde. Doch dieser Kreis hat mit dem alten Kreis Teltow nichts mehr zu tun. Seit 26. Oktober 2003 ist Mahlow ein Ortsteil der neuen Gemeinde Blankenfelde-Mahlow. An die frühere Gasbeleuchtung erinnerten nach 1989 noch viele Jahre einige übrig gebliebene Bündelpfeilmaste. Unten der Vorplatz des Bahnhofs Mahlow mit einem dreiarmigen Gaskandelaber und Modellleuchten, wie sie auch in Erfurt standen.



Einige Gaslaternenmaste ohne Funktion waren in Mahlow nach 1989 noch jahrelang im Ortsbild zu sehen. Irgendwann verschwanden sie. Bild oben: Bettina Raetzer-Grimm, andere Bilder: Sammlung ProGaslicht.



ZEUTHEN, EICHWALDE, KÖNIGS WUSTERHAUSEN



Oben links: Gaslaterne mit stehendem Glühlicht am Bahnhof Zeuthen, Bildquelle unbekannt; rechts: Gashängeleuchte in Eichwalde, unten links doppelarmiger Gaskandelaber mit Hängeleuchten in Eichwalde, die hier aber bereits auf Elektrobetrieb umgebaut waren. Bild: Deutsche Fotothek of Hauptkatalog 0444715; rechts Betonkandelaber mit Gaslaternen am Bahnhof von Eichwalde (1960er Jahre). Bildquelle: unbekannt



LUDWIGSFELDE UND TELTOW (STADT) AB 1950



Ludwigfelde war im Gegensatz zu Teltow oder den später nach Berlin eingemeindeten Kommunen Groß-Lichterfelde oder Steglitz um 1900 ein ziemlich unbedeutender Ort – allerdings mit Bahnanschluss. Im Jahr 1910 lebten hier nur 100 Einwohner. Das änderte sich vor allem in den 1930er Jahren. Als sich 1936 die Daimler-Benz Motoren GmbH ansiedelte, wuchs die Bevölkerungszahl auf 3.250. Nach dem Zweiten Weltkrieg kletterte die Zahl von 5.806 (1945) auf 12.200 (1964), weil hier das Industriewerk Ludwigfelde (IWL) errichtet wurde. In dieser Zeit dürfte die Gasbeleuchtung erheblich ausgebaut worden sein, wie das Bild oben aus den 1950er Jahren beweist. Alles wirkt sehr ordentlich und aufgeräumt, doch Autos sind nicht zu sehen, dafür viele Gaslaternen. Die letzte Gaslaterne ging wohl 1970 außer Betrieb.

Ein ähnlich ruhiges Bild bietet Teltow im Jahr 1957. In der Mitte die Ecke Eger- und Elsterstraße im Jahr 1957. Nur ein einsamer Radfahrer ist zu erkennen. Unten die Potsdamer Straße im Jahr 1961 mit der Straßenbahnlinie 96, die eine sehr interessante Geschichte hat. Auch hier Gasauflatzleuchten des Typs „Leistner“.

Bildquellen: unbekannt/Postkarten

STEGLITZ - DAS GRÖSSTE DORF PREUSSENS DIE STEGLITZER LEUCHE UND DER „GLEISLOBUS“



Unten eine Aufnahme aus der Sedanstraße um 1955. Bildquelle Café Rabien, Quelle für Text rechts: Berliner Außenraumleuchten, Diss. Sabine Röck, 2001

Oben die Steglitz Altmark-, Ecke Horst-Kohl-Straße ca. 1912-1914. Links die sogenannte (elektrische) Steglitzer Leuchte, rechts der „Gleislobus“ (Gleisloser Bus), einer der ersten Oberleitungsbusse der Welt. Steglitz war offiziell eine preußische „Landgemeinde“, besaß nie Stadtrecht und galt 1918 mit 84.000 Einwohnern als größtes Dorf Deutschlands.

Die elektrisch betriebene „Steglitzer Leuchte“ muss bereits vor dem Ersten Weltkrieg entwickelt worden sein, wie das Bild oben beweist. Sie wurde ursprünglich von Lauchhammer hergestellt, die Lichtpunkthöhe lag bei 4 Metern. Der Mast war mit geometrischen Formen verziert und besaß einen schlanken, zylindrischen Sockel, der sich in drei Abschnitte gliederte. Darauf saß ein konisch geformtes Überleitungselement mit zwei umlaufenden Ringen. Dem schlanken Mast aus Stahlrohr wurde ein Rohrstück mit Zopf aufgesetzt, dadurch ging ein bogenförmiger Bügel mit einem nuckelförmigen Kupferblechdach. Als Beleuchtung dienten elektrische Glühlampen.

DER KREIS TELTOW - ZENTRUM DER INDUSTRIEKULTUR UND DES ERFINDERGEISTES

Geografisch lag der frühere Landkreis Teltow nahezu in der Mitte des Deutschen Reiches in den Grenzen von 1871 (siehe Karte auf Seite 36). Die Reichshaupt- und Kaiserstadt Berlin grenzte nördlich an den Kreis. Weil es vor allem nach der Reichsgründung 1871 in Berlin immer enger wurde, verlegten viele Berliner Unternehmen aus der stark wachsenden Stadt heraus ihre Fabrikation ins nahe Umland. Insbesondere nach der Fertigstellung des Teltowkanals siedelte sich hier vermehrt Industrie an. So entstanden im Kreis Teltow die Lokomotivfabriken von Orenstein & Koppel (O & K), Julius Freudenstein und Louis Schwarzkopff.



Oben: Otto Lilienthal bei einem Flugversuch auf dem Fliegerberg in Groß-Lichterfelde am 29. Juni 1896. Bild: Richard Neuhauss; unten: Motorflug eines Doppeldeckers im August 1910 in Johannisthal Bild: Bundesarchiv Bild 146-1972-026-35



Die ersten Motorflüge fanden ebenfalls im Kreis Teltow statt, der Flugplatz Johannisthal wurde 1909 eröffnet und gilt als ältester deutscher Flugplatz. Er wurde erst 1995 offiziell geschlossen, allerdings schon seit 1952 nicht mehr genutzt.

Daneben ließen sich mehrere Stahlbauunternehmen wie Steffens, Dellschau/Ravené, Nölle AG oder Krupp-Druckenmüller am Teltowkanal nieder, zeitweise sprach man vom Stahlbaudreieck Tempelhof, das sich vom Tempelhofer Hafen bis nach Britz erstreckte. Weitere bekannte Gewerbeansiedlungen waren die Vereinigten Berliner Kohlenhändler (VAUBEKA), Sarotti AG, Dreusicke GmbH, Ullstein Verlag, Holzmann AG und Philips. Das Gaswerk Mariendorf beanspruchte eine der größten Gewerbeflächen des Landkreises Teltow. Viele weitere Firmen hatten ihren Sitz in der Nähe der Ringbahn, beispielsweise Gillette, Elektrolux, Chemische Fabrik Tempelhof, UFA-Filmgesellschaft und andere.

DIE EROBERUNG DER LÜFTE

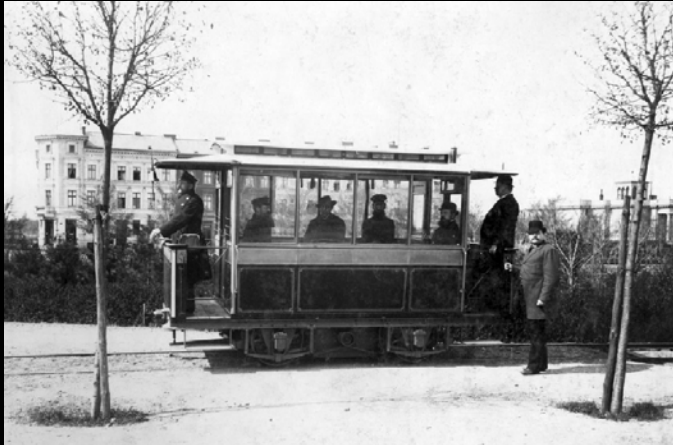
Eine wichtige Rolle bei den technischen Entwicklungen spielte dabei Groß-Lichterfelde im Landkreis Teltow. Es bestand aus den historischen Dörfern Lichterfelde und Giesensdorf sowie den Villenkolonien Lichterfelde West und Lichterfelde Ost und der Ortslage Schönow, die man sich mit Zehlendorf teilte. Lichterfelde war zu dieser Zeit ein Ort an dem jeder Einwohner die neuesten Entwicklungen der Verkehrstechnik direkt erleben und teilweise auch selber testen konnte. Auf dem sogenannten „Fliegeberg“ in Lichterfelde unternahm der Flugpionier Otto Lilienthal (1848-1896), unterstützt von seinem Bruder Gustav Lilienthal (1849-1933) zahlreiche Testflüge mit seinen selbstgebaute Flugapparaten, heute befindet sich hier die Lilienthal-Gedenkstätte. Die Brüder Lilienthal waren Bürger von Lichterfelde. Gustav Lilienthal war Architekt und Sozialreformer sowie Konstrukteur pädagogischen Spielzeugs und schuf unter anderem zahlreiche prächtige Wohnhäuser in der Villenkolonie Lichterfelde.



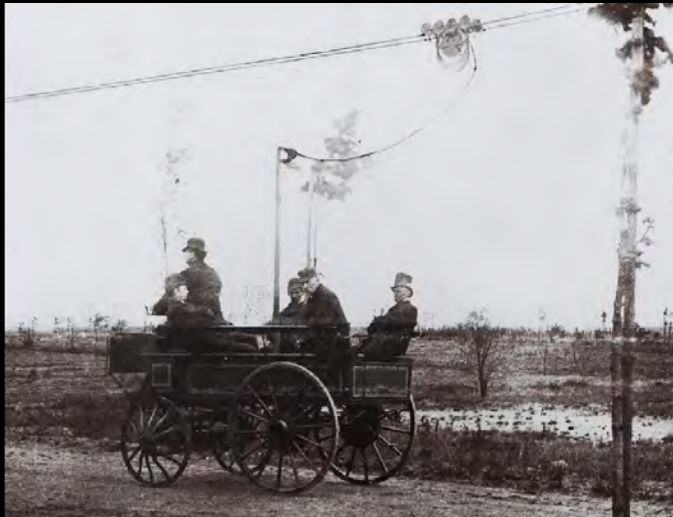
Der Flugplatz Johannisthal im Jahr 1912. Bild: unbekannt



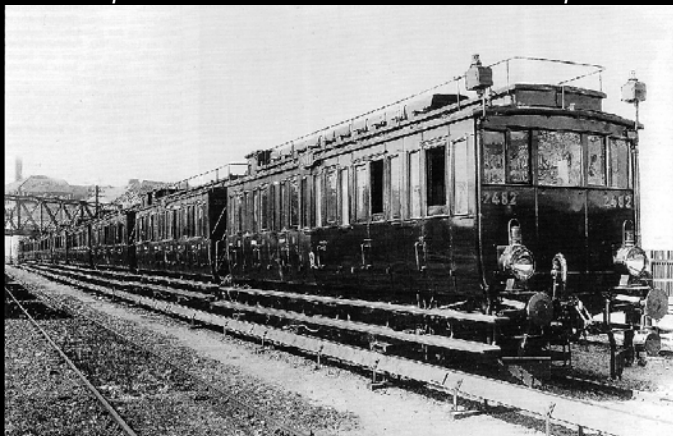
PREMIERE FÜR STRASSENBAHN, OBUS, ELEKTRISCHE S-BAHN, TREIDELLOKS ... UND EIN WELTREKORD



Die erste Straßenbahn fuhr in Groß-Lichterfelde.
Bild unbekannt



Probetrieb des „Electromote“ von Werner Siemens im April 1882 in Halensee. Dieser Wagen gilt als Vorläufer des späteren Obusses. Bild unbekannt/Wikipedia

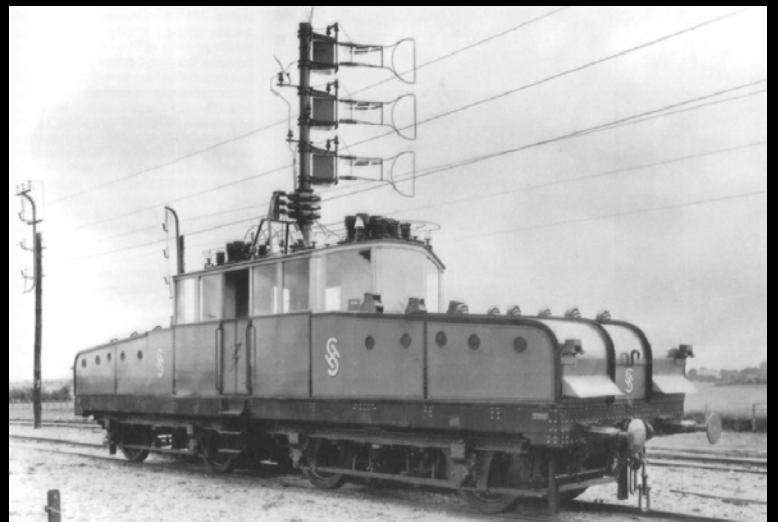


Preußischer Triebwagen 2482 beim Versuchsbetrieb um 1900. Bild unbekannt/Wikipedia

Auch die erste elektrische Straßenbahn der Welt fuhr 1881 – damals mit Gleichstrom – erstmals in Lichterfelde (siehe gesonderter Abschnitt auf Seite 53).

Die 1882 neu entwickelten, weltweit ersten Oberleitungsbusse wurden zuerst in Halensee auf einer 540 Meter langen Versuchsstrecke sowie in Schöneweide getestet.

Ebenfalls in Lichterfelde (entlang der Goerzallee) fanden ab 1900 erste Probefahrten mit elektrischen S-Bahntriebwagen und mit Drehstromfahrzeugen statt, der Ort muss sozusagen als die Wiege der elektrischen Eisenbahn bezeichnet werden. Dahinter stand vor allem die Firma Siemens. Zwischen 1900 und 1902 führte Siemens auf der Trasse der Wanneseebahn einen Testbetrieb mit 750 V Gleichstrom durch. Die Strecke wurde bis Zehlendorf mit Stromschienen ausgestattet. Ab 1903 erprobte die AEG (damals UEG) auf der Strecke der Anhalter Vorortbahn ebenfalls eine Variante mit Gleichstrom und Stromschiene bis Lichterfelde-Ost, verwendete jedoch 550 V Gleichstrom. 1929 wurde der Betrieb auf das heute verwendete System mit 800 V umgestellt. Die Testfahrten bedeuteten den Beginn des elektrischen S-Bahnbetriebes in Berlin.



Die Militäreisenbahn auf der Strecke Marienfelde-Zossen.
Bild www.feldbahn-riedlhuette.de

Im Jahr 1903 starteten die ersten Schnellfahrversuche mit Drehstrom auf der Strecke der Militäreisenbahn Marienfelde-Zossen. Dabei wurde am 27. Oktober 1903 mit 210,3 km/h durch die AEG ein Weltrekord aufgestellt.

Im gleichen Jahr wurde erstmals ein elektrischer Probetrieb mit Einphasen-Wechselstrom auf der Strecke der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn (NME) durchgeführt.

Ab 1906 begann am Teltowkanal der Betrieb mit den bereits erwähnten Treidellokomotiven (siehe gesonderter Abschnitt auf Seite 64).

Quelle: <http://www.feldbahn-riedlhuette.de>

GROSS-LICHTERFELDE/KREIS TELTOW- DIE ERSTE ELEKTRISCHE STRASSENBAHN



Die erste elektrische Straßenbahn der Welt, eine der bedeutendsten Innovationen von Werner von Siemens, wird am 12. Mai 1881 im Berliner Vorort Groß-Lichterfelde in Betrieb genommen. Die 2,5 Kilometer lange Strecke verbindet die Station Lichterfelde mit der Preußischen Hauptkadettenanstalt. Vom ersten Tag des regulären Betriebs ist die Bahn ein großer Erfolg: Allein in den ersten drei Monaten befördert sie 12.000 Fahrgäste. Dieser Meilenstein der Elektromobilität entstand jedoch ganz anders als geplant.

DER TRAUM VON DER HOCHBAHN

Auf der Berliner Gewerbeausstellung von 1879 präsentiert Werner Siemens (ab 1888 „von Siemens“) die erste elektrische Lokomotive der Welt. Der Erfolg kann sich sehen lassen: Aus allen Teilen der Welt erreichen Siemens & Halske Anfragen nach Investitions- und Betriebskosten von elektrischen Bahnen. Aber dem Unternehmensgründer geht es um mehr. Für ihn ist die elektrische Eisenbahn lediglich ein Versuchsmodell. Er geht nun daran, ein elektrisches Verkehrssystem der Zukunft zu planen: eine Hochbahn im Zentrum von Berlin.



Bereits 1867 äußerte Werner von Siemens – begeistert von den Anwendungsmöglichkeiten des von ihm im Jahr zuvor entdeckten dynamoelektrischen Prinzips – die Idee, „Eisenbahnen auf eisernen Säulen durch die Straßen Berlins zu bauen und dieselben elektrisch zu betreiben“.

Ab 1880 bemüht sich der Elektropionier verstärkt um Konzessionen für elektrische Hochbahnen in der Berliner Friedrichstraße und der Leipziger Straße, um angesichts des großen internationalen Interesses die Praxis- und Alltagstauglichkeit dieses vielversprechenden Verkehrsmittels unter Beweis zu stellen. Unerwarteter Protest von Anwohnern und Behörden machen ihm jedoch einen Strich durch die Rechnung.

WIDERSTAND DER STADTVERWALTUNG

Die Stadtverwaltung von Berlin äußert so starke Bedenken gegen Bau und Betrieb einer derartigen Bahn, dass sie die Konzession verweigert. Der zuständige Minister Albert von Maybach erklärt sich aber bereit, eine ebenerdige Versuchsstrecke außerhalb der Stadt, im südlich von Berlin gelegenen Vorort Groß-Lichterfelde, zu genehmigen. So entsteht, eher aus Verlegenheit, die erste elektrische Straßenbahn der Welt.

In Lichterfelde besteht noch ein Großteil des Bahnkörpers, der während der 1870er Jahre genutzt worden ist, um das für den Bau der Kadettenanstalt benötigte Material zur Baustelle zu transportieren. Werner von Siemens kann diese Strecke erwerben und für seine Zwecke umbauen. Indem er die ursprünglichen Gleise der Materialbahntrasse nutzt, entbehrt seine elektrische Bahn eines weiteren, für eine Straßenbahn charakteristisches Ausrüstungsmerkmals, nämlich die in das Pflaster eingelassenen bodenebenen Gleise.

Ebenfalls für den Straßenbahnbetrieb rüstet Siemens & Halske drei Pferdebahnen um. Die zweiachsigen Triebwagen können bei jeweils 16 Sitzplätzen knapp 50 Personen befördern. Jeder Wagen besitzt einen Gleichstrommotor mit einer Leistung von 10 PS, der seinen Fahrstrom (180 Volt) über Schleifkontakte von den mit eisernen Radkränzen versehenen Holzscheibenrädern erhält.



In einigen Tagen wird nun die erste elektrische Bahn für praktischen Dienst in Lichterfelde eröffnet. [...] Die Sache wird großes Aufsehen machen.

Werner von Siemens, 1881

Die Kraftübertragung erfolgt durch Stahlseile, die Wagen erreichen eine Geschwindigkeit von etwa 20 km/h. Anfangs werden die Triebwagen nicht über eine Oberleitung, sondern über die beiden Schienen mit Strom versorgt; ein entsprechendes Kraftwerk mit Dampfmaschine und Generator befindet sich neben dem Bahnhof.

Am 12. Mai 1881 ist es so weit: Die „*kleine elektrische Bahn in Lichterfelde [ist] offiziell probiert und abgenommen*“; der reguläre Fahrbetrieb wird am 16. Mai aufgenommen. In diesen Tagen berichtet Werner von Siemens immer wieder voller Stolz seinen in England beziehungsweise Russland lebenden Brüdern vom Erfolg und Werbeeffekt des Projekts.

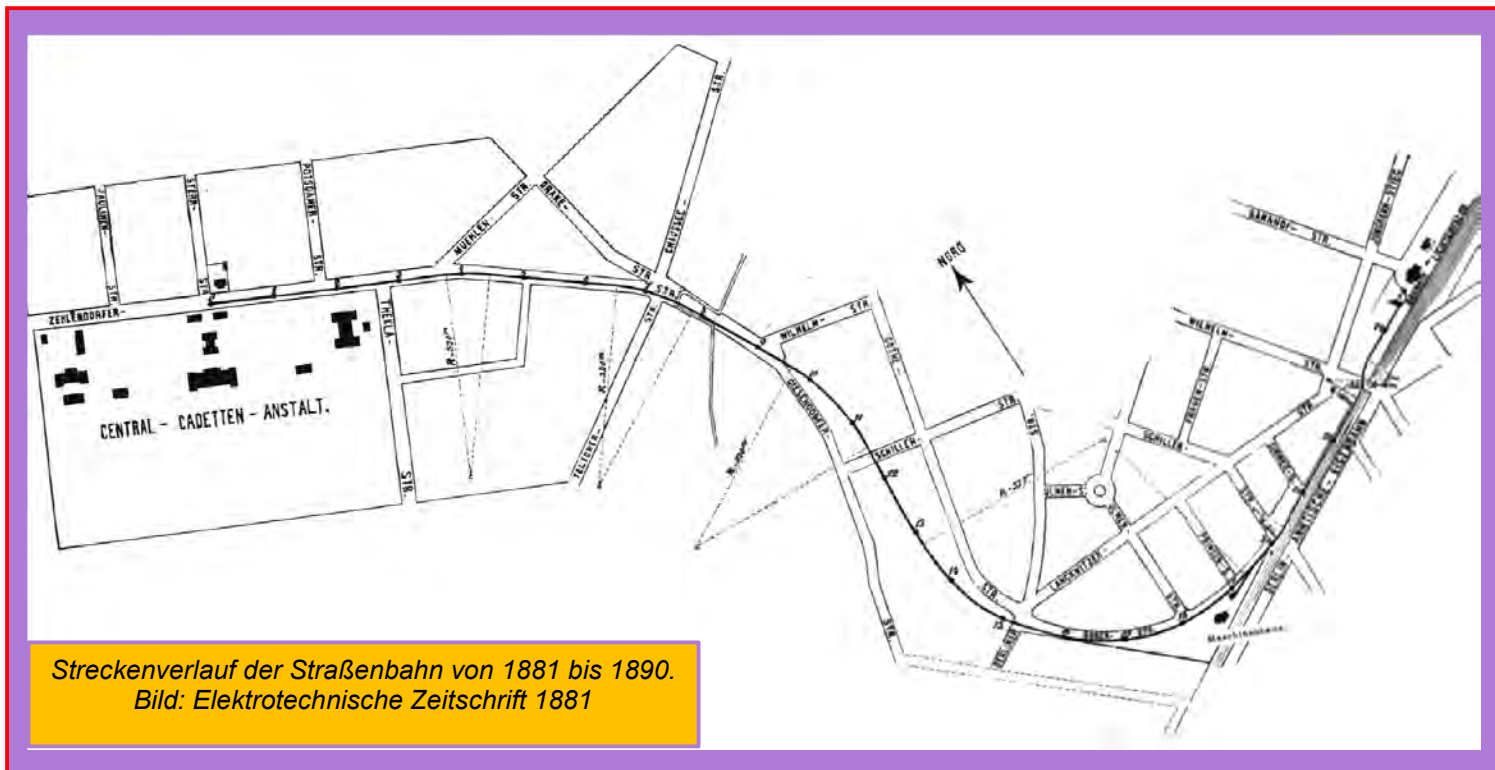


Triebwagen 14 begegnet um 1905 einem frühen Oberleitungsbus-Modell (Obus), das für Italien vorgesehen war. Bild: PD-100/Wikipedia

So schreibt er am 23. Mai an William Siemens: „*Es ist merkwürdig, welche überzeugende Kraft jetzt hier in einer Fahrt auf der Lichterfelder Bahn sich äußert. – Vom Arbeitsminister [Maybach] bis zum einfachen Eisenbahnbaumeister sind jetzt alle Leute von der großen Zukunft des elektrischen Betriebes überzeugt!*“. Zwei Tage zuvor wird Werner von Siemens anlässlich einer Exkursion des Berliner Vereins für Eisenbahnkunde nach Lichterfelde offiziell der Dank dafür ausgesprochen, dass es durch sein rastloses und energisches Vorgehen gelungen sei, „*die dem Unternehmen entgegenstehenden Schwierigkeiten zu überwinden [...] und dadurch ein Werk geschaffen [zu haben], welches der deutschen Wissenschaft zum Ruhme und ihm zur Ehre gereicht!*“.

Auch auf der ersten Internationalen Elektrizitätsausstellung, die im August desselben Jahres in Paris eröffnet wird, ist Siemens & Halske mit einer elektrischen Straßenbahn vertreten.

Die Fahrt im 50-Personen-Wagen von der Place de la Concorde zum auf dem Ausstellungsgelände befindlichen Palais de l'Industrie stößt auch bei der Pariser Bevölkerung auf große Begeisterung und trägt wesentlich dazu bei, den Namen Siemens „den Parisern geläufig zu machen“ – wie Werner von Siemens seinem Bruder Carl nach Russland schreibt.



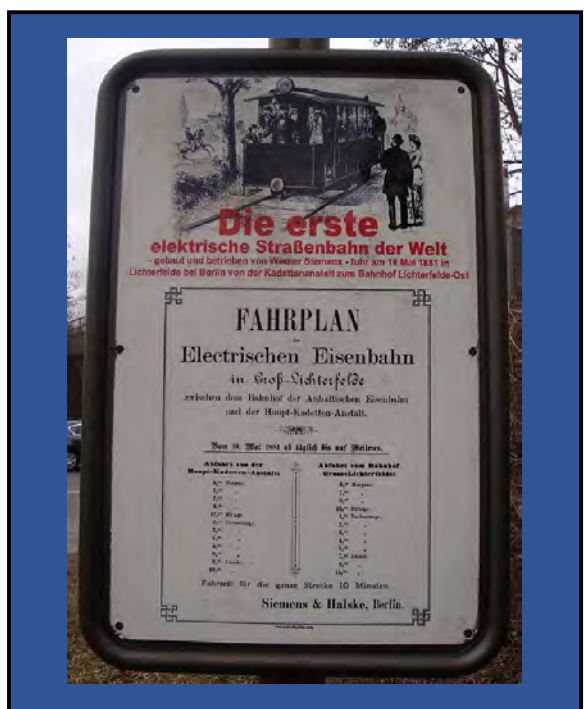
Die 1881 erstmal fahrende meterspurige Straßenbahn in Groß-Lichterfelde war damit die erste Straßenbahn der Welt. Zwischen 1890 und 1895 wurde die Bahn um weitere Strecken ergänzt und hieß nun offiziell „Elektrische Straßenbahn Groß-Lichterfelde.“ Die Firma Siemens blieb bis zum Jahr 1906 Eigentümer der Bahn, dann wurde sie an den Kreis Teltow verkauft. Über die sogenannte „Teltower Kreisbahn“ wurde die Bahn schlussendlich in das Berliner Straßennetz integriert. Am 14. Februar 1930 fuhren letztmalig Straßenbahnen auf dem meterspurigen Netz.

Zur 100-jährigen Wiederkehr der Inbetriebnahme wurde am 13. Dezember 1983 an der Kreuzung Königsberger Straße Ecke Morgensternstraße und Jungfernstieg ein Denkmal in Form einer historischen Haltestelle aufgestellt. Zum 125-jährigen Jubiläum wurde das Denkmal durch die BVG saniert und durch ein Gleisstück ergänzt.

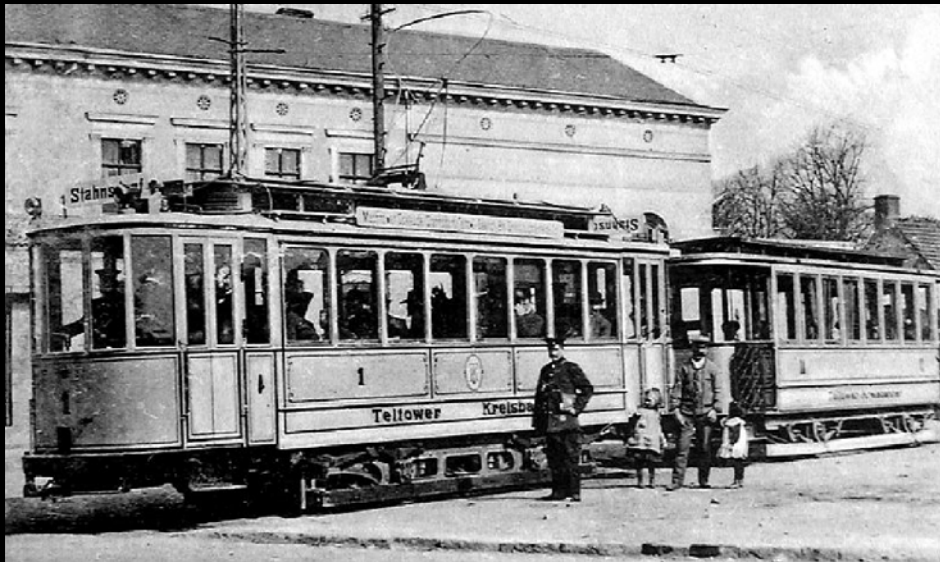
Mehr auch unter:
<http://www.berliner-verkehrsseiten.de/strab/Geschichte/Lichterfelde/lichterfelde.html>



Denkmal zum 100. Jubiläum der Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahn. Bild: Wikipedia



DIE TELTOWER KREISBAHN UND DIE LEGENDÄRE LINIE 96



Die Teltower Kreisbahn wartet am Ruhlsdorfer Platz auf Fahrgäste. Bildquelle

Berliner Gebiet, lediglich die Verwaltung befand sich nach wie vor im Kreis Teltow. Nach schwierigen Verhandlungen wurde die Teltower Kreisbahn am 16. April 1921 ein Teil der Berliner Straßenbahn. Die Strecke nach Kleinmachnow erhielt zunächst die Linienbezeichnung „Z“. Ab 1924 fuhr sie als Linie 100 und erst 1930 bekam sie ihre langjährige Linienbezeichnung 96. Ein kurzes Intermezzo spielte auch die 1925 eingerichtete Linie 177, die von Teltow/Schützenplatz zum Berliner Zoo fuhr.

Im Kreis Teltow verblieb nach der Übernahme der Anteile durch Berlin nur der sieben Kilometer lange Streckenabschnitt von Stahnsdorf über Teltow bis zur Stadtgrenze, der nach dem Zweiten Weltkrieg als Inselbetrieb eine besondere Rolle spielte.

EINE STRASSENBAHN IM KALTEN KRIEG

Der Abschnitt in Teltow wurde von der Berliner Straßenbahn weiterbetrieben. 1929 wurde die Strecke von Teltow bis Potsdamer Straße/ Lindenstraße zweigleisig ausgebaut, nur der Abschnitt vom Stahnsdorfer Hof bis zur Schleuse blieb immer eingleisig. Dadurch konnten ab 1930 die Straßenbahnen als Linie 96 durchgehend von Stahnsdorf über Teltow und Tempelhof nach Berlin-Mitte fahren. Bei Kriegsende 1945 eingestellt, wurde die Linie 96 am 24. Januar 1946 wieder in Betrieb genommen, jetzt verkürzt zum Bahnhof Tempelhof.

Nach der Währungsreform 1948 durchfuhr die Linie zwei Währungsgebiete, der Fahrpreis war stets in der Währung zu zahlen, die an der Einstiegshaltestelle gültig war. Ab 1949 wurde die Stadtgrenze sogar zur Grenze zwischen West-Berlin und der DDR. Nach der Aufspaltung der BVG am 1. August 1949 verblieb die Linie bei der BVG-West.

Die Linie 96 wurde nun zu einem Unikum, ihre Besonderheit bestand darin, dass sie nach Gründung der DDR



Die Straßenbahnlinie 96 hat eine bewegte Geschichte. Hier steht Linie 96 (West) an ihrer Endstation in Lichterfelde-Süd/Schwelmer Straße. Im Hintergrund ein Triebwagen der Linie 96 (Ost), der die Fahrgäste nach Teltow bringt.

Bildquelle: Sammlung Sigurd Hilkenbach

die Berliner Stadtgrenze in Lichterfelde-Süd überquerte, diese war seit 1945 gleichzeitig die sogenannte Zonengrenze (nicht Sektorengrenze). Und das mit „vertauschten“ Himmelsrichtungen. Im Osten lag der amerikanische Sektor von West-Berlin, im Westen die Sowjetische Besatzungszone. Doch Linie 96 passierte diese Grenze und fuhr noch acht Kilometer weiter bis zur Machnower Schleuse. Doch der kalte Krieg wurde immer schärfer, die Lage bedrohlicher – und es kam zu Übergriffen von DDR-Organen auf Personal und Fahrgäste. Auch auf der in Rudow verkehrenden Linie 47 gab es Schikanen durch DDR-Posten gegenüber dem BVG-Personal.

Als schließlich im Oktober 1950 ein BVG-Schaffner in der DDR verhaftet wurde, zog die BVG-West am 14. Oktober 1950 auch die Linie 96 bis zur Stadtgrenze zurück. Für den DDR-Streckenteil wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, der besonders im Berufsverkehr überlastet war und daher den Ansprüchen der Fahrgäste auf die Dauer nicht genügen konnte.

GLEICH ZWEIMAL LINIE 96

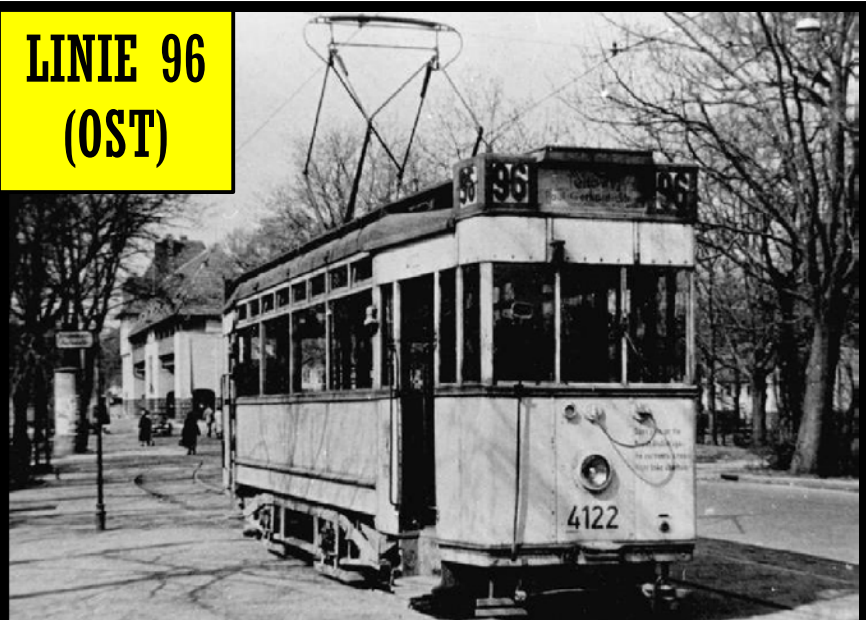
So wurde an der Stadtgrenze eine Weiche auch auf DDR-Gebiet gebaut und der ehemalige Straßenbahnhof Stahnsdorf reaktiviert. Am 18. Dezember 1950 wurde ein notdürftiger Straßenbahnbetrieb von der Machnower Schleuse bis zur Berliner Stadtgrenze aufgenommen. Betreiber war zunächst die nahe gelegene Potsdamer Straßenbahn, allerdings nur für die Dauer von vier Tagen. Danach übernahm die BVG-Ost die Linie. Deren Betriebshof war zwar wesentlich weiter entfernt, allerdings gab es die Möglichkeit, für Werkstattfahrten das zusammenhängende Netz quer durch West-Berlin zu nutzen, was von Potsdam aus nicht möglich war. Die Fahrgäste konnten auf beiden Seiten bis dicht an die Grenze fahren und diese dann zu Fuß überqueren.

Nun existierten also zwei getrennte Straßenbahnlinien mit der Linienbezeichnung 96, wobei die in Teltow – also auf DDR-Gebiet – verkehrende Straßenbahn zeitweise ohne Linienbezeichnung fuhr.

SIEHE AUCH BILD AUF  SEITE 49

Die Grenze wurde zeitweilig ganz geschlossen und am 11. September 1954 wieder geöffnet. Allerdings blieb sie für West-Berliner gesperrt. Die durchgehende Gleisverbindung wurde zerstört, so dass aus dem "politischen Inselbetrieb" nun ein echter Inselbetrieb wurde. Dieser war von der BVG-Ost nur mit großen Schwierigkeiten aufrechtzuerhalten. Überführungsfahrten waren nur kostspielig per Lkw möglich. Jedoch gab es immer noch eine hohe Anzahl von Umsteigern zwischen den Linien 96 (Ost) und 96 (West), wobei die Himmelsrichtungen stets politisch zu

LINIE 96 (OST)



Oben: Linie 96 An der Endstelle Machnower Schleuse; unten der östliche Abschnitt der Potsdamer Straße. Bildausschnitte Slg. Sigurd Hilkenbach/Wolfgang Schreiner



Die Potsdamer Straße mit den 1936 errichteten „Diana Lichtspielen“ in den 1960er Jahren. Die Straßenbahn ist Geschichte, die Gleise zum Teil abgebaut, die Fahrleitung demontiert, Maste stehen aber noch. Auch die Gasbeleuchtung, Hänge- und Aufsatzleuchten, sind verschwunden. Bild: unbekannt/Postkarte

DER RUHLSDORFER PLATZ IN TELTOW IM WANDEL DER ZEIT



Um 1920 steht ein prächtiger Gaskandelaber mit drei Laternen auf dem Platz; auch 1931 ist er zu sehen. Im Jahr 1934 sieht man den Kandelaber umgebaut. Die drei Modelleuchten wurden durch eine Gashängeleuchte ersetzt, sie ist an einem „Schwanenhals-Ausleger“ montiert. Wiederum einige Zeit später, aber noch vor dem Zweiten Weltkrieg sieht man eine „Standard“-Gashängeleuchte an einem Stahlmast mit angelehnter Leiter. Im Jahr 1960 gibt es hier kein Gaslicht mehr. Eine doppelarmige Elektroleuchte und eine Litfaßsäule sind zu sehen (Blickrichtung nach Westen). Heute ist der Ruhlsdorfer Platz ein trister Ort ohne Aufenthaltsqualität, dafür mit viel Autoverkehr. Es gibt sogar noch wenige Gleisreste.



Bildquelle: heimatverein-teltow.de

Fortsetzung von Seite 57

verstehen sind – die Linie 96 (Ost) war der geographisch westliche Teil der alten Linie 96. Die BVG-Ost befuhr die Strecke alle 30, in der Hauptverkehrszeit alle 20 Minuten. Doch schlussendlich hatte die Linie 96 (Ost) keine Zukunft mehr.

Mit der immer rigideren Absperrung der Zonen- und Sektorengrenzen waren Bürger aus dem Osten gezwungen, neue Verkehrsverbindungen zu suchen. Die Fahrgastzahlen auf dem Teltower Abschnitt nahmen ab. Mit der Abriegelung von West-Berlin und dem Bau der Mauer am 13. August 1961 war das Ende der Linie 96 (Ost) besiegelt. Nun verlor die Linie 96 (Ost) den Großteil ihrer Fahrgäste, die weiter nach Berlin fahren wollten.

Zweieinhalb Monate später – am 31. Oktober 1961 – fuhr die Linie 96 (Ost) ein letztes Mal durch Teltow, danach wurde die Straßenbahn durch Busse ersetzt. Bis 1964 wurden große Teile der Gleise sowie der Fahrleitung abgebaut, das Material ging nach Potsdam. Doch auch in den 1990er Jahren waren in weiten Teilen von Teltow noch die Gleise sichtbar, vereinzelt standen auch Fahrleitungsmaste. Seitdem die Potsdamer Straße umgebaut wurde, sind die Gleise dort verschwunden. Die letzten Gleisreste sind am Ruhlsdorfer Platz in Teltow zu sehen (Bild Seite 58), ebenso ein alter Fahrleitungsmast in der Potsdamer Str.

DAS STRASSENBAHN-DENKMAL

Zum Andenken an den Straßenbahnbetrieb in Teltow wurde nach der Wende ein Straßenbahnwagen in der Potsdamer Straße aufgestellt. Der 1929 gebaute Wagen 3587 (TM 36) soll an die geschichtsträchtige Linie 96 erinnern. 1996 wurde der Wagen restauriert. Im Jahr 2009 wurde der Wagen zur Machnower Schleuse – dem einstigen Endpunkt der Linie 96 – umgesetzt. Am vorherigen Standort war das historische Fahrzeug zu sehr der Witterung, aber vor allem auch Vandalen ausgesetzt. Zahlreiche Schmierereien verunstalteten die alte Straßenbahn. Am neuen Standort erhofft man sich nun mehr Sicherheit. Heimatvereine aus Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow nutzen den Wagen als Ausstellungsraum.



Links: Im Depot des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB) befindet sich ein Straßenbahnwagen mit der Linienbezeichnung 177, diese Linie fuhr in den 1920er Jahren in Teltow.

Unten: Streckenplan der Teltower Kreisbahn (1920er Jahre). Ganz links die Endstelle Machnower Schleuse, in Bildmitte unten die Endstelle „Teltow/Spinnstofffabrik“ – damals noch mit 2 „ff“ geschrieben. Die schwarze Sichel markiert ungefähr die Grenze zwischen Berlin-Lichterfelde und Teltow, die später zur Grenze zwischen West-Berlin und der DDR wurde.



LINIE 96 (WEST)

EINE FAHRT MIT LINIE 96 DURCH DIE GASLATERNEN-METROPOLE BERLIN



Oben: Die Endstation der Linie 96 befand sich seit 1930 in der Behrenstraße in Berlin-Mitte. Hier befand sich das Bankenviertel. Das obere Bild zeigt die Berliner Bank. Zu sehen sind Pressgaskandelaber, die dominierende Straßenbeleuchtung auf Berlins Hauptstraßen bis 1945. Das Pressgasnetz wurde im Krieg schwer beschädigt und danach nicht wieder in Betrieb genommen.

Bild: stadtbild.deutschland.org

Unten: Nun ein Zeitsprung in die 1950er Jahre. Linie 96 auf dem Weg nach Lichterfelde. Hinten die Kreuzung Mehringdamm/Gneisenaustraße und die alte Dragonerkaserne, dort zog das Finanzamt Kreuzberg ein. Bemerkenswert die gewaltige Groß-Schirmleuchte auf der Straßenkreuzung im Stil der Nachkriegsmoderne. Bildquelle: unbekannt.



Stark rückläufige Fahrgastzahlen machten auch der Linie 96 (West) zu schaffen. Ihren ursprünglichen Sinn, Fahrgäste vor allem von Lichterfelde nach Teltow zu bringen, konnte sie nicht mehr erfüllen. In der Nachkriegszeit wurde der Streckenverlauf der Linie 96 (West) mehrmals verändert.



Der innerstädtische Endpunkt der „alten“ Linie 96 fand sich fast 20 Jahre lang in der Berliner Behrenstraße, ab 1944 wurde der Endpunkt an den Belle-Alliance-Platz (heute Mehringplatz) verlegt, ab Januar 1946 endete die 96 am S-Bahnhof Tempelhof. Durch weitere Änderungen im ÖPNV wurde die Endstelle der 96 im Mai 1961 nochmals ins Stadtzentrum verlegt, diesmal in die Lindenstraße, ein Jahr später wurde sie zur Gneisenaustraße/Ecke Mehringdamm verkürzt.



Die Endstelle der Linie 96 wurde in Lichterfelde mehrmals verändert. Nachdem der Streckenabschnitt zur Schwelmer Straße aufgegeben wurde, endete die Linie in der Goerzallee bzw. in der Osdorfer Straße.

Bildausschnitt: Slg. Sigurd Hilkenbach

Weiter geht die Straßenbahn-Fahrt durch Tempelhof. Das obere Bild zeigt die Kreuzung Berlinickeplatz. Darunter ein Foto der Manteuffelstraße. Sehr bemerkenswert sind die Gasreihenleuchten des Typs „Bamag U13B“ mit der typischen Form des Berliner Peitschen-Gasmastes. In den 1950er Jahren stieg die Zahl der ab 1953 erstmals erprobten Gasreihenleuchten in Berlin stark an. Im Jahr 1955 waren es schon 3.700 Stück, 1957 standen bereits 6.140 dieses Typs auf (West-)Berlins Straßen. Im Jahr 1960 waren 10.800 Gasreihenleuchten in Betrieb. Die Maximalzahl an Gasreihenleuchten wurde mit 13.692 Stück Ende 1969 erreicht, doch da war die Straßenbahn im Westteils Berlin schon zwei Jahre Geschichte. Mit dem Aufkommen der Gasreihenleuchte verringerte sich die Zahl der Gashängeleuchten, die bis dahin stadtbildprägend waren, erheblich.

Die Gesamtzahl der Berliner Gasleuchten wuchs übrigens in den 1950er Jahren ebenfalls sehr stark. Ende 1950 waren es 17.999, Ende 1960 bereits 46.613 Stück.



Vergleich

*Oben:
Bamag
U13B*

*Unten:
Bamag
U13H*

Das untere Bild zeigt den Attilaplatz in Tempelhof ganz im Stil der 1950er Jahre. Nachdem die Gaswirtschaft die Straßenbeleuchtung mit Reihenleuchten an Peitschenmasten erfolgreich eingeführt hatte, begann auch die Elektroindustrie auf diese Leuchtenbauform zu setzen, man kupferte die Idee der Gaslichttechniker ab. In Berlin wurde so der moderne, konstruktivistische Berliner Peitschenmast mit Langfeldleuchte eingeführt. Dieser Leuchtentyp wurde nicht nur auf Hauptstraßen, sondern selbst in Altbau-Wohnstraßen, Wohnsiedlungen und alten Dorfkernen aufgestellt, was für erhebliche Kritik bei der Berliner Bevölkerung sorgte. Hersteller der Leuchte war die Berliner Firma Franz R. Conrad GmbH. Ebenfalls auf dem unteren Bild sind im Hintergrund auch wieder Groß-Schirmleuchten zu erkennen.





Links: Die Kaiser-Wilhelm-Straße in Lankwitz in den 1960er Jahren, auch hier stehen Peitschenmaste mit Langfeldleuchten, auf dem kleinen Bild oben 1930er Jahre sind ebenfalls elektrische Leuchten zu sehen, sie wurden ab 1924/25 aufgestellt („Manfey-Leuchten“). In Lankwitz gab es nie Gasbeleuchtung. Bild links: Karl-Friedrich Seitz; oben unbekannt/Postkarte



Links: Die Lankwitzer Straße am Bahnhof Lichterfelde-Ost. Eine Gashängeleuchte an einem „Schwanenhals“-Mast. Heute ist dort alles bebaut.

Unten: Wir sind am Ostpreußendamm, von 1878 bis 1961 hieß dieser Verkehrsweg „Berliner Straße“. Hier stehen Gasreihenleuchten, es ist das Modell „Bamag U13H“, die sogenannte „Hamburger Form“, die sich letztendlich in Berlin durchgesetzt hatte. Erst vor sechs Jahren wurden diese Gasleuchten abgerissen.





Wir befinden uns nun in Lichterfelde-Süd. Das obere Bild zeigt Linie 96 beim Abbiegen auf die Wismarer Straße. Über den Teltowkanal geht es zur Goerzallee nach Zehlendorf. Dort befand sich ab Mai 1963 die Endstation der Linie 96. Auch in der Wismarer Straße stehen Gasreihenleuchten des Modells „Bamag U13H“. Vor knapp zehn Jahren verschwanden sie.

Das mittlere Bild zeigt den ursprünglichen Streckenverlauf der 96. Es handelt sich ebenfalls um den Ostpreußendamm. Das Ambiente wirkt ländlich, viele Flächen sind noch unbebaut und als Straßenbeleuchtung dienen Gashängeleuchten. In Seitenlage und eingleisig geht es nun in Richtung Teltow. Doch an der Schwelmer Straße ist Schluss.



Bild unten: Hier befand sich seit 1950 die Endstelle des „West-Astes“ von Linie 96. Die streng bewachte Zonengrenze, später DDR-Grenze, verhinderte einen weiteren Betrieb nach Teltow. Die Gleise waren unterbrochen (siehe Bild auf Seite 56, unten). Langsam wurde der „Eiserne Vorhang“ bittere Realität. Die Endstelle wurde 1963 von der BVG aufgegeben.

Hinter den Grenzanlagen befand sich schon nach wenigen Metern die Endstelle von Linie 96 (Ost), die aber 1961 auf Busbetrieb umgestellt worden war. Der weitere Verlauf der Straße auf Teltower Stadtgebiet heißt nun Lichterfelder Allee.



Die Linie 96 (West) wurde am 2. Mai 1966 als eine der letzten Straßenbahnlinien auf Busse umgestellt. Das Ende des Straßenbahnbetriebes in West-Berlin war seit den 1950er Jahren voll im Gange, politisch wie gesellschaftlich sehr populär und wurde am 2. Oktober 1967 zur Wirklichkeit. Das Motto hieß damals „autogerechte Stadt“ – und da hatte eine Straßenbahn nichts mehr verloren. Es sollte bis in die 1990er Jahre dauern, bis erstmals wieder eine Straßenbahn im nun ehemaligen Westteil Berlins fahren würde.

Interessant für uns Gaslichtfreunde ist, dass die Strecke der Linie 96 überwiegend mit Gaslaternen beleuchtet wurde, sowohl in Teltow als auch in Berlin. Der Endpunkt Lichterfelde-Süd lag weit draußen oder auch „jwd“, wie der Berliner zu sagen pflegte. Die Bahn streifte damals noch Felder und Wiesen. Erst viel später sollten hier zahlreiche Wohnsiedlungen entstehen.

ZU GUTER LETZT - DIE GESCHICHTE DER TREIDEL-LOKOMOTIVEN



Die Kaiser-Wilhelm-Brücke in Köpenick, links und rechts des Teltowkanals die Gleise der Treidelbahn. Bildquelle: unbekannt

Wer hat schon mal vom Panamakanal gehört oder davon geträumt, an Bord eines Schiffes den Kanal zu durchfahren? Der 80 Kilometer lange Kanal verbindet den Pazifischen mit dem Atlantischen Ozean und ist von tropischen Wäldern umsäumt. Drei Schleusenanlagen sind zu durchqueren, um den Höhenunterschied zu überwinden. Bei einer solchen Kanaldurchquerung kann der Schiffspassagier einen ganz besonderen Vorgang beobachten. Lokomotiven bugsieren und ziehen das Schiff beiderseits der Schleusenkammern exakt in die Schleusen. Dabei wird der Passagier wohl kaum an den Teltowkanal denken, der durch Berlin führt. Doch dieser Teltowkanal war Vorbild für das Ziehen der Schiffe, so wie auf dem Panamakanal. Dieses Ziehen nennt man auch „Treideln“, das kommt aus dem Lateinischen („tragulare“ = schleppen). Mit Treideln wird das Bewegen von Schiffen auf Flüssen oder Kanälen durch eine Zugkraft vom Ufer aus bezeichnet. Angefangen hatte es mit der Zugkraft von Menschen oder Tieren, später dann durch Maschinen.



Als der Teltowkanal im Jahr 1906 eröffnet wurde, richtete man zu beiden Seiten des Kanals Strecken für Treidellokomotiven ein, am 2. Juni 1906 wurden die Treidelloks in Anwesenheit Kaiser Wilhelms II. feierlich in Betrieb genommen. Das Treideln diente dem Schutz der sandigen Sohle und des Ufers sowie der Vermeidung von Rauchbelästigung durch Schleppschiffe. Die Bahn bestand aus zwei Abschnitten. Insgesamt 26 dieser elektrischen kleinen Loks waren dazu da, Frachtkähne zu ihren Bestimmungsorten zu ziehen. Hersteller der Treidelloks war die Berliner Firma Siemens & Halske.

Eine Lokomotive konnte bei einer Leistung von 16 PS zwei Normalkähne mit zusammen 1.200 Tonnen Nutzlast befördern, dabei bewegte sich die Lok mit 4 km/h (Bild auf Seite 40).

Die ersten elektrischen Treidellokomotiven konnten nur vorwärtsfahren. Um das Treidelseil über am Ufer festgemachten Schiffen heben zu können, bekamen die Treidelloks einen Ausleger, den sogenannten 'Treidelmast', mit dessen Hilfe das Seil um mehrere Meter in die Höhe gehoben werden konnte.

Vom oberen Ende des Griebnitzsees bis zur Schleuse Kleinmachnow wurde auf rund 5 Kilometer Länge getreidelt. Auf der Höhe des Machnower Sees war die Weiterführung der Eisenbahntrasse aufgrund des unwegsamen Geländes nicht möglich. Die Schiffe wurden dort vom elektrisch betriebenen Schleppschiff Teltow weitergezogen. Die zweite Treidelstrecke führte vom Machnower See bis zur oberen Kanalöffnung bei Grünau und war ca. 28 Kilometer lang. Mit einer Spurweite von 1000 mm wurden die aus Vignolschienen gefertigten Gleise auf die beiderseitigen Leinpfade verlegt. Damit die Lokomotiven im Ringbetrieb verkehren konnten, überquerten sie an den Streckenendpunkten den Kanal auf Brücken. Weitere Brücken wurden über den Einfahrten der als Stichhäfen ausgeführten Hafenbassins angelegt.



Treidel-Gleise an der Machnower Brücke



Das Schleppschiff „Teltow“ an der Badewitzbrücke mit Stromabnehmer.
Es war 17,59 m lang und 3,80 m breit.

Wie so eine Treidellokomotive beschaffen war, lässt sich in Berlin-Lichterfelde an der Eduard-Spranger-Promenade (nahe Emil-Schulz-Brücke) sehen. Dort steht in einer Art Glaskasten eine restaurierte Original-Treidellokomotive. Vor der Lok liegt der Bug des ehemaligen Frachtkahns „Sanssouci“, der bis 1977 in Betrieb war und zum Schluss Kohle aus dem Ruhrgebiet nach Berlin brachte. Fahrleitungs-Gittermaste komplettieren die denkmalgeschützte Anlage. Das Treideln ist längst Geschichte. Zum Ende des Zweiten Weltkrieges waren die Treidel-Anlagen weitgehend zerstört, was noch intakt war, wurde von den Sowjetischen Besatzungstruppen zwischen 1949 und 1952 demontiert und abtransportiert. Nur die Fahrzeuge mit den Nummern 2 und 26 blieben erhalten. Nr. 2 steht an der Emil-Schulz-Brücke als Denkmal, Nr. 26 ist im Deutschen Technikmuseum Berlin ausgestellt.

Quellen: www.wikiwand.com/de/Treidelbahn
www.gazette-berlin.de/artikel/52-die-treidellokomotive-am-teltowkanal.html
www.wsa-b.de/wasserstrassen/bundeswasserstrassen/teltowkanal/geschichte/treideln.html
heimatverein-teltow.de
 Geschichte der Gasversorgung Berlin, Hilmar Bärthel
 Bettina Raetzer-Grimm



DER KREIS TELTOW. Mit heute üblichen Worten würde man es wohl so ausdrücken:
EIN HOTSPOT WELTWEIT
ERFOLGREICHER STARTUPS !

MIT GASLICHT
FOTOGRAFIERT -
WIEN 1899



Margaretenstraße/Ecke Waaggasse
im Jahr 1899. Bild: August Stauda.
Österreichische Nationalbibliothek
oai:baa.onb.at:1877821

Hier wird der Übergang von der
englischen zur kommunalen Gasbe-
leuchtung sichtbar. Eine ausladende,
sechseckige Krause-Gaslaterne mit
offenen Flammen an einer Wandbe-
festigung. Rechts eine kommunale
Gashängeleuchte – noch ohne
Innenleben – links ein kommunaler
Gaskandelaber der Stadt Wien.



DIE LAGEN DER NATION

Denken Se ooch, sie wären im falschen Film? Wat jrade so läuft, hätt ick mir niemals träumen lassen. Een Land, nee ... die janze Welt ist außa Rand und Band. Een Virus mit Namen Corona macht uns platt. Unsa Land und unre Jesellschaft - lahmjeleecht. Und keena kann sagen, wie lange dit dauert. Unsr Bundeskanzlarin Anschela Merkel spricht mit sehr ernsta Miene im Fernsehen üba die Lage der Nation. Wat machen nu die Deutschen? Die sorgen sich eher um die Lagen der Nation. Koofen Klopapier wie die Bescheuerten, dreilagich, vierlagich, feucht oda trocken, mit Duft oda ohne ... jerade so, als ob der Russe wieda vor die Tür steht. Oder zur Abwechslung mal der Chinese. Nu stapeln die Leute zuhause Dosenravjoli, Westfälische Jraupensuppe und Mehl. Für wat eijentlich Mehl? Die meisten können ja jar nich mehr backen. Neulich hab ick jehört, der Pro-Kopf-Vabrauch beim Klopapier sei um dit achtfache jestiegen - aber wieso eijentlich „pro Kopf“?

Den Voorel hatte ja der holländische Rejierungsscheff Rütte abjeschossen. Der hatte nen Supamarkt besucht. Als er da eenen sa, der seinen Einkoofswaagen voll mit Klopapier hatte, meine Rütte zu dem: „Dit brauchen Se nich hamstern. In Holland jibt’s so velle davon, da könn’s se 10 Jahre lang unbeschwert kacken.“ Hat der wirklich jesaacht! Hab ick jelacht.

Was ick ja völich erbärmlich finde, is dit Vahalten von die Europäische Unjon. Die ham sich imma nur weggeduckt. Die armen Italiener bekamen keene Hilfe aus Brüssel, Franzosen und Spanier ooch erstmal nich, inzwischen sterben da die Infizierten wie die Fliegen. Inne Zwischenzeit wird die EU weita zum Popanz, jeda Mitgliedsstaat macht, watta will und ist sich selbst der nächste. Da werden Jrenzen wieda dicht jemacht, mal mehr, mal wenija streng. Der komische Julaschdiktator in Budapest will gleich mal die Demokratie abschaffen, und die EU macht nüscht dajegen - bisher jedenfalls. Die Welt is sowieso jerade voll von durchjeknallten Psychos. Ick saach mal: Putin, Orban, Bolsonaro, Erdogan, Maduro ... und olle Trump. Wen ick den sehe mit seene vaschränkte Arme und die vakniffenen Oogen - und denn babbelt er, wie groß sein dollet Amerika is. Mannomann. Der wird sich noch wundan, denn Corona wird die Staaten platt machen.



Ooch in Berlin is der Virus natürlich een Thema. Wobei sich der ehrenwerte Senat anfangs wieda völlig blamiert hatte. Die halb- und janzroten und die Jrünen wussten nich, wat se jegen die Ausbreitung von Corona machen sollen und dann ham se sich untaeinanda jezofft. Ne Dschurnalistin vom Tagesspiegel hat dann jeschrieben, sie kriecht Angst vor diesem Senat wejen denen ihra Unfähigkeit. Dit saacht eijentlich allet. Sonst is ooch inne Hauptstadt wie woanders ooch nüscht los. Jaststätten, Cafes, Kino, Theata - allet jeschlossen wejen is nich. Einzich positiv ist, die Straßen sind leer wie nie. Und die Luft wird imma bessa - wer war nochmal Greta?

Wussten Se eijentlich, dass Leuchtenmonteure in Berlin ooch Polizeischutz brauchen? Stand inne Zeitung. Inne Rigaer Straße - so een linksradikala Krawall-Hotspot - wollten zwee Elekrika ne Straßenlaterne reparieren. Da wurdense anjegriffen - von irjendwelche Linksautonome, denen es lieba is, wennet dunkel bleibt. Da musste dann die Kavallerie ausrücken, um die Krawallerie in Schach zu halten. Sachen jibt’s...

Ick wünsche allen nur dit Beste - vor allem Jesundheit, dit isset wichtigste in diesen Tagen und Wochen. Blei’m Se jesund, blei’m Se daheim, halten Se Abstand! Es kommen ooch wieda bessere Zeiten!

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

DIE GESCHICHTE DER MANNHEIMER GASLATERNEN TEIL 2

DIE ENTWICKLUNG IN DER NACHKRIEGSZEIT

Wie viele vergleichbare Industriestädte Deutschlands war auch Mannheim von den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs besonders schwer betroffen. Dies blieb nicht ohne Auswirkungen auf die Gasversorgung. Zwar konnte der Betrieb zunächst durch notdürftige Reparaturen aufrechterhalten werden, musste aber 1944 nach 80%iger Zerstörung der Anlagen des Gaswerkes eingestellt werden.

Die Gasbeleuchtung hatte bis Kriegsausbruch im Jahre 1939 einen zahlenmäßigen Höchststand von 5.419 Gasleuchten erreicht, welchen bereits 2.600 elektrische Straßenleuchten gegenüberstanden. Dass letztere ihre Stückzahl in den vier Vorjahren mehr als verdoppeln konnten, die Zahl der Gasleuchten hingegen in diesem Zeitraum nur geringfügig zunahm und der Anteil der Beleuchtung am Gesamtgasverbrauch 9,1% betrug, verdeutlicht, dass in Mannheim die elektrische Konkurrenz bereits vor dem Krieg auf dem Vormarsch war.



Das Gaswerk Luzenberg in den 1950er Jahren. Bild: Slg. ProGaslicht

Dabei konnte sehr viel Material der Vorkriegszeit in der Gasstraßenbeleuchtung wiederverwendet werden. So war auch in der Nachkriegszeit das Mannheimer Straßensbild wieder stark von Rundmantellaternen und dem typischen Gusskandelaber süddeutscher Bauart geprägt, wie bereits im 1. Teil (vorangegangene Ausgabe des Zündfunken, Seiten 39-52) beschrieben. Die relativ anspruchslose Bauweise der klassischen Rundmantellaterne mit „Ritterdach“ erlaubte eine kostengünstige Wiederherstellung und Modernisierung durch die Verwendung von Ersatzdächern, die im Austausch auf die sog. Oberkränze montiert wurden. Das bewährte Modell Wartburg von GICS - Gebr. Schneider Hamm/Westf., mit dessen Einführung bereits vor dem 2. Weltkrieg begonnen worden war, bot sich hier für weitere Neuanschaffungen an. Neue Glasmäntel wurden in alten Kohlesäcken per Güterzug angeliefert und mussten vor Einbau zunächst von schwarzem Staub befreit werden.

Vereinzelt kamen auch Ersatzdächer entsprechend dem Rech „Modell Modern“ zum Einsatz. Doch auch viele Rundmanteldächer der alten Ausführungen (Modell Mannheim, Ritter, Kupfer oder emailliert – siehe Bilder Teil 1), die den Krieg unbeschadet überstanden hatten, blieben weiterhin im Einsatz. Gleiches gilt für viele Aufsatzleuchten von den Firmen Vulkan oder Schneider, vornehmlich „Modell Köln“, wenngleich einige ihren typischen hohen Schornstein im reparaturweisen Austausch durch eine schlichte Alu-Haube einbüßten. So entstand in einigen Exemplaren eine optisch neue Dachform, gemischt aus Kupfer und Alu mit silbernem Anstrich.

Nachdem kurz nach Kriegsende 1945 schrittweise wieder eine Gasversorgung in Gang gekommen war, dauerte es bis 1950, bis durch eine weitgehende Beseitigung der Kriegsschäden wieder eine annähernd dem Vorkriegsstand entsprechende Leistungsfähigkeit des Gaswerkes erreicht wurde. In diesem Jahr waren bereits 2.588 Gasleuchten wieder in Betrieb.



Für das Ortsbild von Luzenberg prägend war neben dem Gaswerk auch der zwischen 1906 und 1909 errichtete Wasserturm (Bild vor 1945). Der Turm wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, später wiedererrichtet. Dabei wurde das Dach einfacher und flacher gebaut, ganz im Stil der Nachkriegszeit. Bild: unbek./Postkarte



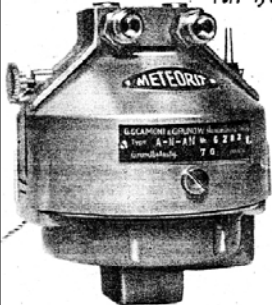
*Bilder oben:
Ersatzdach für Rundmantellaternen von
Rech entsprechend Dachform „Modell
Modern“.*

*Großes Bild rechts:
GICS-Rundmantellaterne Modell Wartburg
mit Meteorit-Zünder.*



Der = Fernzündler

Das neue Modell
für höchste Ansprüche!



Die Abbildung veranschaulicht eine Ausführung dieses neuesten Baumusters, mit seitlichen Abgängen, umschaltbar für wechsel- u. gleichgeschaltete Brennergruppen, Universal-Gasversorgung. - Wenn gewünscht, zusätzlich mit Zündflammenrohr-Anschluß. Ebenfalls lieferbar mit 1 oder 2 Abgängen nach oben (z.B. für Pilzbrenner, Stehlicht usw.). Bei Dacheinbau auch mit Spezial-Gaszugang am Rande des Apparatebodens (nur 100 mm Bauhöhe). - Auf Wunsch mit Absperrhahn im Gaszugang (DGM).

Ein sehr leistungsfähiges, universell anwendbares Fernzündler-Modell besonders kleiner Abmessung in runder, zentraler Anordnung!

Es berücksichtigt alle Erfordernisse in Bezug auf Schaltart, bezw. gewünschte Brennweise, andererseits verschiedenerartiger Einbauweise, zur Verwendung für gleich-, sowie wechselfeschaltete Gruppenbrenner.

Die anerkannt besonderen Vorzüge der bewährten neuesten Konstruktion sind u. a.:

Nur erprobte Grundelemente. z. B.:

ein **Mehrwege-Steuer-Ventil** als unkompliziertes, zuverlässiges Schaltorgan mit verbesserten Eigenschaften, der **Schaltmechanismus** - nicht unter Gas liegend (Kondensate und dergl. haben keinen Einfluß), übersichtlich und auch im Betriebszustand jederzeit offen zugänglich, - Momentkontrolle!

Die neue synthetische-Spezial-Membrane, hochhitzebeständig, **keiner Wartung und Pflege mehr bedürftig!**

Die Belastungsplatten - für unveränderliche, weitgehende Abstimmung auf die jeweiligen Druckverhältnisse.

Die weiteren bemerkenswerten Kennzeichen:

Großer Durchlaß bei geringstem Druckverlust - geringes Gewicht - kleine Abmessungen - zweckmäßige, gefällige Form - verschiedene Anschlußmöglichkeiten für Gas- Zu- und Abgang - hervorragend bequemste Zugänglichkeit und Kontrolle zu allen Schaltteilen und Gasdurchgängen ohne Ausbau, bzw. Demontage! - Ausgesuchte wetter- und wärmefeste Werkstoffe. Der große Belastungsspielraum bezieht sich auch auf zusätzliche, nachträgliche Belastung bei Druckerhöhung ohne Ausbau des Apparates! - Für besondere Fälle sind Spezialausführungen lieferbar (Wärmeschutz DGM), Absperrventil (DGM) im Zugang; auch mit Gasfilter (DBP.o.), usw. usw.

Werbeanzeige für Meteorit-Zünder von
Scamoni & Grunow, Ravensburg

DIE VULKAN-GASAUFSATZLEUCHTE WIRD TYPISCH FÜR MANNHEIM

Als neu angeschaffte Aufsatzleuchte kam nun das ab 1949 von Vulkan Köln wieder neu aufgelegte Modell G 87 in großer Stückzahl zum Einsatz. Charakteristisch und stadtbildprägend ebenso für Lübeck, ehemals auch Köln, Kassel und viele weitere Städte, wurde es die bis heute typische Mannheimer Gaslaterne, wenngleich die Rundmantellaternen bis zum Anbruch des Erdgaszeitalters Ende der 1960er Jahre in der Mehrzahl blieben. Doch davon später.

In weit geringerer Zahl kamen auch Aufsatzleuchten Bamag U 10 zur Anschaffung. Ebenso wie die Vulkan-Leuchten in typisch Mannheimer Ausrüstung, das heißt Flansch (hier Fuß Modell „B“) mit drei Löchern für die Verflanschung mit den Gusskandelabern sowie Ausstattung mit Meteorit-Zünder, dem Nachfolgemodell des verbreiteten Meteor-Fernzünders aus der Vorkriegszeit. Mochte der Meteorit-Zünder, nunmehr vertrieben von der Fa. Scamoni & Grunow Ravensburg, in den Vulkan-Leuchten eine in anderen Städten häufige Ausstattung sein, so wirkte er in einer Bamag-Leuchte doch etwas ungewohnt. Da der Meteorit-Zünder sich ebenso gut für Einbaubrenner eignete, in Mannheim weiterhin durchweg dreiflammig, sah man ihn fortan auch in vielen Rundmantellaternen. Die für den Meteor typische Ledermembran sollte in diesem Zünder bald durch eine spezielle, patentierte Kunststoff-Membran abgelöst werden, die nicht mehr in gewohnter Weise geölt werden durfte, worauf ein kleines Messingschild am Gehäuse den Laternenwärter hinwies. (siehe auch Artikel Fernzündler im Zündfunken, Ausgabe Nr. 70)

Eine größere Lieferung von GICS-Aufsatzleuchten kam in der 2. Hälfte der 1950er Jahre nach Mannheim. Hierbei handelte es sich um eine leicht abgewandelte „Neulicht-52“, entsprechend den Mannheimer Verhältnissen mit Meteorit-Zünder und Drei-Loch-Flansch, jedoch mit den serienmäßigen GICS-Regulierdüsen außerhalb der heißen Zone, an die sich ein ehemaliger Laternenwärter wegen ihrer leichtgängigen Einregulierung noch heute gern erinnert. Durch den speziell für Mannheim vorgenommenen Verzicht auf die sonst serienmäßige horizontal umlaufende Sicke in dem konischen Dach, ähnelte diese Mannheimer Neulicht-52 einmal mehr der bereits gut eingeführten Vulkan Nr. G 87. Diese blieb auch danach das bevorzugte Modell, dabei ausgerüstet mit herkömmlichen Regulierdüsen in der heißen Zone und einem Asbestschutz für den Meteorit-Zünder.



Das Nachkriegsprogramm der Mannheimer Gaslaternen mit Leuchten von Vulkan Köln und GICS - Gebr. Schneider Hamm/Westfalen. Bild: Klaus Gevatter

Neu nach dem Krieg waren die konischen Stahlmaste für Aufsatzleuchten, geliefert überwiegend von der Firma Langmatz, vereinzelt auch in abgesetzter Ausführung von Vulkan sowie in geringer Zahl mit einer zum Fuß hin fließenden Verdickung - ein typisches Vulkan-Modell. Anders als sonst üblich sind diese Maste nicht gasführend ausgebildet, sondern weisen wie die Gusskandelaber eine inwendige Steigleitung auf. Das ist bis heute so. Dabei stellt der oben eingesetzte Flansch mit drei Bolzen und einer Sicherung durch drei Stiftschrauben eine Abweichung gegenüber anderen Städten dar. Erlaubt jedoch statt einer Verschraubung den Anschluss der Aufsatzleuchte mittels Muffe.



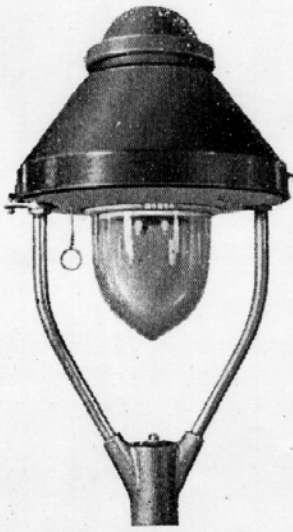
Bild links: Auch nach dem Krieg wieder im Einsatz. Das Große Modell Köln von GICS mit dreiflammigen Invert einbau. Leider fehlen noch Teile, u.a. Zugzylinder und GK Ring 665; rechts: Sondermodell der GICS-Aufsatzleuchte „Modell Wartburg“.



Oben: Dacheinbauten der GICS-Leuchten mit Meteor-Fernzündler aus der Vorkriegszeit. Links Modell Köln mit dreigeteiltem Invertkamin. Jeder Glühkörper hat eine eigene Zündflamme; rechts Modell Wartburg mit Gruppenbrenner 4-flammig.
Bilder: Klaus Gevatter

Vulkan-Licht

seit 1898



Vulkan Aufsatz- und Ansatzleuchten

Sämtliche Ersatzteile und Zubehör



Oben links:
Werbeanzeige von Vulkan
1949; rechts Mannheimer
Vulkan G 87 in stadt-
gastechnischer Ausrüstung.

Bilder in der Mitte:
Stadtgas-Dacheinbau der
Vulkan-Leuchten mit
Meteorit-Zünder. Für den
Asbestschutz wird noch
Ersatz gesucht

Unten:
Links Betonmaste in der
Mannheimer Straße in
Käfertal in Höhe Bäcker-
wegsiedlung mit Gas-
leuchten „Modell Köln“ um
1931; rechts bis zuletzt
1976/77 in Betrieb mit
Gasleuchten „Bamag U10“



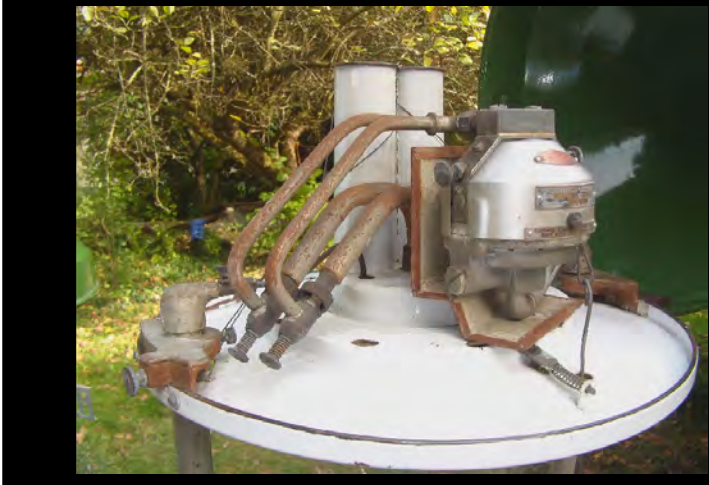
Neben vereinzelter Aufstellung in Neubaugebieten, was jedoch in Mannheim eher die Ausnahme bei der Gasbeleuchtung blieb, kamen diese Stahlmaste auch als Ergänzung in Straßen mit Gusskandelabern zum Einsatz, sofern nicht deren kompletter Ersatz vorgenommen wurde. Auch die Kombination glatter Stahlmast mit Rundmantellaterne war keine Seltenheit, wirkte jedoch etwas unpassend.

Die Aufsatzleuchten wurden in Mannheim nach dem Krieg stets mit vierflammigem Gruppenbrenner betrieben, abgesehen von einer in der Anfangszeit vereinzelt reduzierten Bestückung derselben mit zwei großen Glühkörpern Ring 98 mit Mundus-Mundstücken. Diese fanden sich vor dem Krieg in den Aufsatzleuchten mit Invert-Brennern und wurden auf diese Weise vermutlich als Restbestände aufgebraucht.



Bilder rechts oben und unten: Bamag-Aufsatzleuchte U 10 mit kleinem „Fuß K“, Stadtgas-Dacheinbau mit Meteorit-Zünder und Bamag-Regulierdüsen.

Bild links oben: GICS-Aufsatzleuchte Modell Neulicht-52, speziell für Mannheim mit 3-Loch-Flansch und ohne umlaufende Sicke im Dach. Unten links: Stadtgas-Dacheinbau mit Meteorit-Zünder. u. GICS-Regulierdüsen.



Waren Blechschilder mit ausgestanzten Laternen-Nummern innerhalb der Glasmäntel der Rundmantel-Laternen und vielen Städten üblich, wurde dies in Mannheim auch für die Aufsatzleuchten übernommen. Diese wiesen stets ein solches an die Lyra geschraubtes Blechschild mit Nummer auf, was somit zu einem weiteren typischen Merkmal für die Mannheimer Gaslaternen wurde (Bild Seite 74).



Oben: Gasaufsatzleuchte in Käfertal mit Blechschild und ausgestanzter Laternenummer.
Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Gegen Ende der 1950er Jahre kam es in Mannheim zur Einführung der Glasglocke "Modell Rhenag" mit dem in Höhe der Glühkörper umlaufenden weißen Streifen. Diese sollte die bisher verwendete klassische runde Klarglasglocke schrittweise ablösen. Der Verkaufsname leitet sich ab von der in Köln ansässigen Rheinischen Energie AG Rhenag, welche diese Ausführung ab ca. 1955 für die von ihr in den rechtsrheinischen Stadtteilen von Köln betriebene Gasleuchten flächendeckend einführte. In der gängigen spitzen Form hergestellt von den Schott-Glaswerken Mainz unter dem Markennamen „Jenaer Suprax-Glas“ sowie den Auer-Glaswerken Bad Gandersheim als „Auer P 40“ in der länglich-spitzen Form fand sie schnell Verbreitung. Viele Jahre später konnte ein großer Posten dieser Rhenag-Glocken aus Nürnberg übernommen werden, wo sie nach Abbau der dortigen Gasbeleuchtung nicht mehr benötigt wurden. Dabei waren auch solche der in Mannheim nicht vorkommenden kleinen Größe mit 206mm Randdurchmesser, die später nach Heidelberg weitergereicht wurden.



Typische Mannheimer Straße mit Gaslaternen (um 2000).
Bild: Bettina Raetzer-Grimm



Links:
Laternenwärter Paul Baier aus Feudenheim beim Wechsel der runden Klarglasglocke gegen die neue Glocke „Modell Rhenag“ mit dem Blendschutzstreifen.
Bild: Slg. PGL

Rechts:
Versandanzeige der G.A. Kettner KG mit der Glasglocke „Modell Rhenag“. Um 1959.
Bild: Archiv Klaus Gevatter

G. A. KETTNER KOM. GES. **FRANKFURT A. M.**
AM GASWERKESBEDARF
GK Gas-Steifenbeleuchtung
Fabrikat 24995, Patentstraße 4, Diablenstr. Kräfte

Jenaer Suprax Glas
Außenlampenglocken aus besonders lichtdurchlässigem Jenaer Suprax Glas mit Email-Blendschutzstreifen.
"MODELL WIESBADEN - RHEINAG"

Bessere Lichtverteilung **Blendminderung**
Neuzwecklich und zweckmäßig
Sie werden zweckmäßig überall dort Anwendung finden, wo es darum geht, wie wirksam großflächige Beleuchtung zu schaffen.

Der Abstand des Blendschutzstreifens vom inneren Rand beträgt bei beiden Formen 30 mm

Form	d x h mm	b mm	c mm	APPROX. PREIS DM
211	206 x 240	20	40	5,90
212	245 x 245	20	40	6,85

Stück NETTO

Viele Städte verwenden bereits anscheinlich AUSSENLEUCHTEN-GLOCKEN WIESBADEN - RHEINAG

Fördern Sie bitte unverbindlich Muster an!

KAUM ANSATZ-, PILZ- ODER REIHENLEUCHTEN

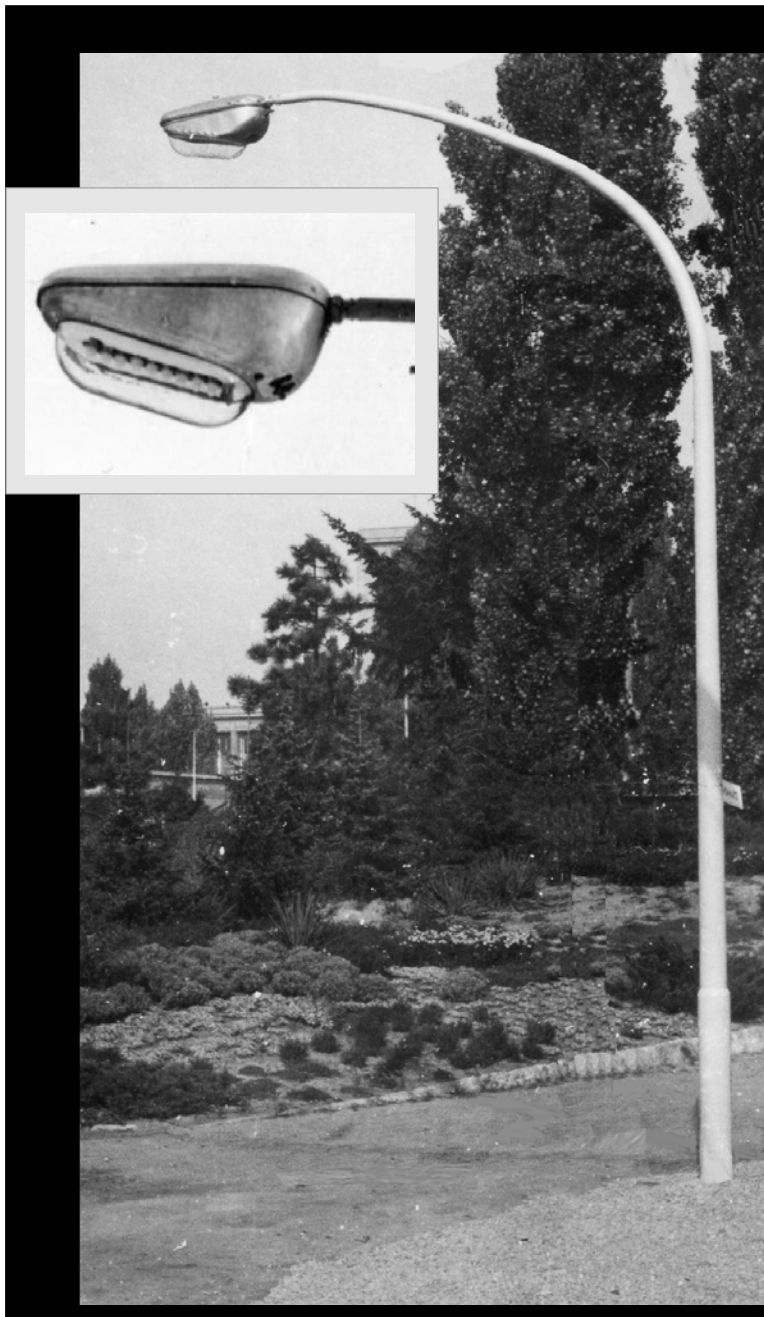
Wenig Verbreitung erlangten in Mannheim die Gas-Ansatzleuchten. An gasführenden Auslegermasten mit ca. 4,50 m Lichtpunkthöhe handelte es sich um Vulkan-Leuchten entsprechend dem Aufsatzleuchtenmodell.

In Mannheim gar nicht durchzusetzen vermochten sich die sonst in den 1950er Jahren in anderen Städten stark aufkommenden Gas-Reihenleuchten. Lediglich im Verlauf der Bibienstraße/Röntgenstraße im Stadtteil Wohlgelegen kamen einige Bamag-Reihenleuchten des Typs „U 13 B“ (alte Berliner Form) zur Aufstellung. Auch diese dem Mannheimer Standard entsprechend mit Meteorit-Zünder.

Ähnliches gilt für die Gas-Pilzleuchten, diese stellen – mehr noch als die Reihenleuchten – eine Nachbildung einer Elektroleuchtenform dar. Auch hier blieb es bei 20 Stück des Modells Frankfurt von Rech am Stephanienufer, abweichend von sonstigen Mannheimer Verhältnissen jedoch ausnahmsweise sechsflammig und mit Bamag-Fernzünder ausgerüstet.



In vielen Städten verbreitet, doch in Mannheim selten: Oben: Ansatzleuchte von Vulkan, Am Herzogenriedpark. Unten: Gas-Pilzleuchte Modell Frankfurt mit Bamag-Zünder, Stephanienufer. Links: Bamag-Reihenleuchte U 13 B, die alte sogenannte Berliner Form.



UM 1955 LEUCHTETEN IN MANNHEIM **5.359** GASLATERNEN

Die Lutherstraße etwa 1961/62. Ein Gaslaternenmonteur bei der Arbeit. Zu sehen ist das bekannte Rundmanteldach „Modell Mannheim“ von Vulkan, wie im 1. Teil beschrieben. Interessanterweise stehen hier Rundmantel und Aufsatzleuchten gemischt. Auf der Ladefläche liegen Auer-P40-Glocken, mit und ohne den Rhenag-Streifen. Hier in der Neckarstadt wurde schon sehr früh alles abgebaut. Bild: Archivum KF 025902

Betrachten wir noch einmal die Statistik: War nach 1950 die Stückzahl bis Mitte 1953 auf 3.539 Gasleuchten und bis Ende 1954 auf 5.359 gestiegen, während die E-Beleuchtung mit geringem Vorsprung nachzog, war bis Ende der 1950er Jahre wieder annähernd der Vorkriegsstand erreicht. Für 1960 wurden noch einmal 5.320 Gasleuchten angegeben. Danach ging die Zahl langsam, aber stetig zurück.

Das Gaswerk Luzenberg hatte in der Zwischenzeit einen erheblichen Ausbau erfahren, um der stetig steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Dazu gehörte auch ein neuer Scheibengasbehälter. Zunehmend wurde das Mannheimer Gaswerk in das Ferngasversorgungsnetz eingebunden und hatte schon zuvor etliche Nachbarstädte mitversorgt. Neben einer ergänzenden Versorgung aus dem Ferngasnetz kamen Mitte der 1960er Jahre eine Flüssiggas-Zumischanlage und zwei Benzinspaltanlagen zum Einsatz. Doch mit der in Aussicht stehenden Umstellung der gesamten Gasversorgung auf Erdgas kam das Ende der Stadt- bzw. Kokereigaswirtschaft in Sicht. Dies sollte wie allerorten nicht ohne Auswirkung auf die Gasbeleuchtung bleiben, wenn nicht deren mittelfristige weitere Existenz ganz in Frage stellen.

DAS ERDGASZEITALTER

Schnell musste eine Lösung gefunden werden, die Gasbeleuchtung mit Erdgas weiterzubetreiben, zumal sich abzeichnete, dass ein beschleunigter kompletter Abbau in Städten mit noch vier- oder gar fünfstelligen Gasleuchtenzahlen in der verbleibenden knappen Zeit nicht mehr zu schaffen war.

Im Jahr 1968 endete in Mannheim die Ära der Eigenerzeugung und das erste Erdgas kam in die Leitungen. Im selben Jahr wurden die letzten neuen Gasleuchten angeschafft, die bekannten Aufsatzleuchten Typ G 87 von Vulkan Köln. Da Vulkan bereits sein eigenes Emaillierwerk geschlossen hatte, musste die Firma Schneider in Hamm die Emaillierung der Dächer übernehmen. Zu diesem Zeitpunkt waren noch 3.180 Gaslaternen in Betrieb. Für deren Umstellung auf druckwellenlose Schaltung im Zuge des bevorstehenden Erdgasbetriebs hatten sich die Stadtwerke, inzwischen firmierend unter dem Namen „Energie- und Wasserwerke Rhein-Neckar AG, für den elektronischen Kalin-Dämmerungsschalter mit Funkenzündung entschieden. Dieses Gerät von der Frankfurter Firma KALIN Feinbau war u. a. in Lübeck und Frankfurt bereits eingeführt und es gab schon gewisse Erfahrungswerte. Gesteuert durch eine Fozelle und mit zwei Batterien gespeist ermöglichte es den Ersatz der Schaltung per Druckwelle sowie der dauernd brennenden Zündflamme. Im Prinzip die heutzutage übliche Schaltung der Gasbeleuchtung, außer in Düsseldorf und Baden-Baden, wo noch immer mit Druckwelle trotz Erdgas geschaltet wird. Ein Fortfall der nächtlichen Flammenreduzierung wie bisher bei Druckwelle wurde in Kauf genommen. Das wäre aber durch Zuschaltung einer kleinen Uhr möglich gewesen, wie in Hamburg bewiesen wurde.

Es soll eine enge Zusammenarbeit mit dem Firmenmitinhaber Hugo Kandsperger gegeben haben, dem in Mannheim eine kleine Werkstatt zur Verfügung gestellt wurde, wovon auch Worms profitierte, welche seine Gasbeleuchtung zur gleichen Zeit ebenfalls auf Kalin-Dämmerungsschalter umbaute.

Äußerlich erkennbar wurden die auf Erdgasbetrieb umgestellten Leuchten nun neben dem fehlenden Zughaken und der am Leuchtdach klemmenden Fozelle vor allem durch die unschönen Bohrlöcher im Reflektor, welche man bei Kalin zur besseren Kühlung der Schaltelektronik für erforderlich hielt. Nur ganz wenige Vulkan-Leuchten blieben davon verschont, bewiesen aber damit, dass es offenbar auch ohne diese Maßnahme keine Störungen gab.



Auf druckwellenlosen Erdgasbetrieb umgestellte Vulkan G 87, mit elektronischem Dämmerungsschalter von Kalin Feinbau Frankfurt/M. Frühe Ausführung mit Funkenzündung und einer nur während des Zündvorgangs halbminütig brennenden Zündflamme. Man erkennt vorn den Motorschaltblock, links den Schaltkasten mit Batterie, rechts den Funkengenerator und in der Mitte die Düse der funkengezündeten Zündflamme. Bilder: Klaus Gevatter



Notwendig für Erdgasbetrieb war wegen des höheren Brennwertes ebenfalls ein Austausch der Düsen, welche nun als Festdüsen ausgeführt, ausnahmslos über ein gebogenes Mischrohr in der kalten Zone platziert wurden. Hierzu mussten die gleichen Mischrohre aus den GICS-Leuchten verwendet werden, welche diese Düsenanordnung bereits bei den Regulierdüsen für Stadtgasbetrieb besaßen. Ferner wurden noch wenig später die vierflammigen Brennkammern gegen solche für Erdgasbetrieb ausgewechselt, bei welchen die Flammen enger zusammenstehen, was zur besseren Überzündung dienen sollte. Ansonsten entsprach die Umbaugarnitur weitgehend derjenigen in den Gasleuchten anderer Städte, die zu dieser Zeit mit ihrer verbliebenen (Rest-)Gasbeleuchtung in der gleichen Situation waren.

Rechts:

Neustadter Straße: Stahlmaste mit Aufsatzleuchten prägten das Bild in vielen Wohn- und Industriestraßen bis in die 1990er Jahre.

Bild: Klaus Gevatter



Oben: Vulkan-Leuchte auf alter GICS-Lyra mit geschlossenem Fuß. Auf Betonmasten in der Mannheimer Straße. Bild: Klaus Gevatter; unten: Herr Richter bei der Wartung in der Käfertaler Straße, 1970er Jahre. Bild: Karl-Heinz Stephan



Der Umbau betraf fast nur noch Vulkan- und GICS-Leuchten. Die letzten Aufsatzleuchten aus der Vorkriegszeit, sofern vereinzelt noch vorhanden, wurden nicht mehr auf Dämmerungsschalter und Erdgasbetrieb umgestellt. Eine sehr geringe Zahl verbliebener Bamag-Aufsatzleuchten Typ U 10 auf den Betonmasten der 1930er Jahre im Verlauf Käfertaler Straße / Mannheimer Straße wurde nach heraustrennen der inneren Mittelstrebe ebenfalls auf Dämmerungsschalter umgebaut. Eine weitere Handvoll Aufsatzleuchten in diesem Straßenverlauf wiesen nach diesem Zeitpunkt noch die GICS-Füße in geschlossener Form mit Rohrbügeln (Lyra GICS 1009) von GICS-Vorkriegsleuchten auf. Möglicherweise wurden sie aufgrund der problematischen Anschlussverhältnisse auf den teils brüchig werdenden Betonmasten weiterverwendet und oberteil-mäßig zu Vulkan-Leuchten „umfrisirt.“ Ebenfalls abenteuerlich gestaltete sich der erdgasmäßige Umbau der Rech-Pilzleuchten am Stephanienufer, mit hängender Erdgasbrennkammer und am Reflektor seitlich angesetzter Funken-Zünddüse und Silikonschläuchen.

DAS ENDE DER RUNDMANTELLATERNEN

Nicht mehr in das Erdgaszeitalter hinübergerettet wurden die bis dahin für Mannheim sehr typischen Rundmantellaternen mit ihren bis zuletzt so vielfältigen Dachformen verschiedener Epochen. Zwar gab es einzelne Versuche, auch deren Einbaubrenner mit Dämmerungsschalter und Funkenzündung auszustatten, doch wurden diese nach nicht zufriedenstellenden Ergebnissen abgebrochen.

Durch den parallel zur Umstellung betriebenen beschleunigten Abbau der Gasbeleuchtung war die Stückzahl der Gasleuchten bis 1970 auf 1.890 Stück gesunken, welche nun einer gewachsenen Übermacht von 19.297 Elektroleuchten in einem aussichtslosen Kampf gegenüberstanden.

Nach Abschluss der Umstellungsarbeiten sollte sich der Rückzug der Gasbeleuchtung ein wenig verlangsamen. Schließlich lief der Betrieb mit Erdgas zufriedenstellend und angesichts guter Unterhaltung machte sich der gegenüber der Strombeleuchtung höhere Wartungsaufwand nicht negativ bemerkbar. Ebenso gab es lange Zeit keine zeitliche Zielsetzung, bis wann die letzte Gaslaterne erloschen sein sollte. Anders als in vielen Städten mit auslaufender Gasbeleuchtung, wies Mannheim noch lange Zeit relativ geschlossene Gebiete mit gasbelegten Straßen auf. Hier sind vor allem Stadtteile wie Sandhofen, Gartenstadt, Almenhof, Bereiche von Käfertal und Feudenheim sowie bis zuletzt fast das komplette Pfingstberg zu nennen. War in der Innenstadt nach dem 2. Weltkrieg fast keine Gasbeleuchtung mehr installiert worden, hatten einige der außerhalb gelegenen Stadtteile wie Rheinau, Friedrichsfeld, Seckenheim und Wallstadt nie eine einzige Gaslaterne.

GASLATERNEN IN „GORMSEN-BLAU“

Dennoch erlebten fast alle dieser noch gasbelegten Stadtteile später nach und nach den kompletten Kahlschlag, mehr dazu jedoch im dritten Kapitel. Um 1977 gab es Bestrebungen, die noble Oststadt zugunsten der Fernwärme komplett von der Gasversorgung abzuschneiden. Von insgesamt noch ca. 1.100 in Betrieb befindlichen Gaslaternen, waren nun einige Dutzend in diesem Viertel betroffen. Hier wurden nun erstmals Gasleuchten auf Strombetrieb umgebaut, wobei eine gelbe HQL-Lampe zu Einbau kam. Die solcherart elektrifizierten Gasleuchten auf dem typischen Mannheimer Gusskandelaber kennzeichneten nun ein tiefes dunkelblau, welches in der Mannheimer Beleuchtungsabteilung des Tiefbauamtes als „Gormsen-Blau“ in die Geschichte eingehen sollte. Niels Gormsen (*1927 - †2018), von 1973 bis 1988 Baubürgermeister in Mannheim und später in Leipzig, soll der Initiator dieser für Gaslaternen ungewöhnlichen Farbgebung gewesen sein.

Das gleiche Konzept kam später auch in einigen Straßen Käfertals und in der Gartenstadt mit historischer Bausubstanz zur Anwendung, während in ganz Mannheim der Abbau der Gasbeleuchtung weiter voranschritt. In der Oststadt blieben dennoch zwei Straßen mit gasbetriebenen Laternen bis heute in Betrieb, ebenfalls in jenem dunkelblau. Gleiches gilt für die Reiherstraße in Käfertal, sowie vier Gaslaternen auf dem Neckarauer Marktplatz. Für letztere wurden die letzten Gusskandelaber der Mainzer Ausführung wiederverwendet, die sich zuvor in der einstigen Unteren Riedstraße - heute zum Werksgelände von Daimler-Benz einverleibt-befunden hatten. Dafür musste der letzte Stühlen-Mast in hoher Ausführung auf dem Neckarauer Marktplatz weichen.

Bilder rechts: An wenigen Plätzen und Straßen mit denkmalwürdiger Bausubstanz soll zumindest die historische Form der Gaslaterne gewahrt bleiben.

Rechts: In einprägsamem „Gormsen-blau“! Hier sogar –und hoffentlich für immer- mit echtem Gasbetrieb: Oben: Reiherstraße in Käfertal; unten Kandelaber der Mainzer Form auf dem Neckarauer Marktplatz .





Gaslaternen bringen Behaglichkeit und Flair in Wohnviertel. Doch erst wenn sie verschwunden sind, werden die Menschen wohl bemerken, was sie verloren haben: Bilder: Sammlung ProGaslicht

Die Diskussion um die Erhaltung der Gaslaternen in bestimmten Straßen und Plätzen, indem ihr gasbetriebenes Innenleben nach dem Willen der Stadt und des Betreibers MVV, seit 1974 unter dem Namen „Mannheimer Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH“ firmierend durch eine Elektrobeleuchtung ausgetauscht werden, aber keinesfalls mit Gas betrieben werden soll, wurde mehr als 30 Jahre später erneut entfacht. Doch das ist wieder ein Kapitel für sich, welches wir in der nächsten Zündfunken-Ausgabe als dritten Teil der Geschichte der Mannheimer Gaslaternen behandeln wollen.

Klaus Gevatter

Quellen u. a:

Peter Melzer, Dr. Michael Reinhard: Die Geschichte des ehemaligen Gaswerks Mannheim-Luzenberg. Gasstatistik des DVGW, Ausgaben 1935 bis 1970.

Wilhelm Strahinger: Die Strom-Gas-Relation bei der deutschen Großstadt-Beleuchtung, 1939, 1953 u. 1954.

**AUCH EIN KLEINES LICHT
KANN DEN WEG EIN STÜCK WEIT ERLEUCHTEN**

*© Lilli U. Krebner (*1957), Schriftstellerin, Dichterin, Zeitungskolumnistin*

**GASBELEUCHTUNG IN DEUTSCHLAND
STÄDTE MIT AKTUELL MEHR ALS 50 GASLATERNEN
(Stand April 2020)**

Stadt	April 2020	Jan. 2007	Tendenz
BERLIN	27.500	44.000	↘↘↘erheblicher Abbau
DÜSSELDORF	14.300	17.000	→Entscheidung steht aus
FRANKFURT/M	3.800	5.450	↘↘fortschreitender Abbau
DRESDEN	1.200	1.850	↘langsamer Teilabbau
BADEN-BADEN	700	1.650	↘langsamer Abbau
LÜBECK	338	355	→nahezu konstant
CHEMNITZ	315	500	→nahezu konstant
ZWICKAU	132	160	→nahezu konstant
MANNHEIM	110	440	↘↘fortschreitender Abbau
WÜRZBURG	<100	184	↘langsamer Abbau
MAINZ	80	300	↘langsamer Abbau

Ergänzungen: In Berlin sollen nur 3.300 Stück erhalten werden, in Düsseldorf wird der Rat über die Gasbeleuchtung entscheiden. Für Frankfurt am Main und Mannheim bestehen Beschlüsse über einen Komplettabbau (mit eventuell ganz kleinen Ausnahmen). In Dresden sollen etwa 1.000 Stück erhalten werden, aber auch hier sind einige Straßen gefährdet. In Baden-Baden sollen zwischen 300 und 500 Stück erhalten werden. In Chemnitz stehen die Gasleuchten unter Denkmalschutz, in Zwickau sollen ausschließlich die Gaslaternen im Stadtteil Pölbitz stehen bleiben. In Würzburg sind nur die Laternen an der Residenz geschützt und in Mainz plant man die Erhaltung von etwa 30-40 Gasleuchten im Stadtzentrum. Für Lübeck gibt es keine Pläne, die Gaslaternen stehen im Weltkulturerbegebiet Altstadt-Insel, gelten aber trotzdem nicht als explizit geschützt.

ZAGREB - SCHWERES ERDBEBEN IN DER HAUPTSTADT KROATIENS. ALS OB CORONA NICHT REICHEN WÜRDE!

Am 22. März 2020 um 6:24 Uhr Ortszeit ereignete sich in der Nähe Zagrebs ein schweres Erdbeben. Das Epizentrum des Bebens lag nur wenige Kilometer nördlich der kroatischen Hauptstadt, vor allem die Altstadt erlitt schwere Schäden. Ein junges Mädchen starb, es gab 18 Schwerverletzte.



Bildquelle unbekannt/Twitter

Das kroatische Innenministerium rief die Menschen, die nach dem Beben ihre Häuser verlassen hatten, auf, wegen der Coronavirus-Pandemie voneinander Abstand zu halten.

Zagreb hat 820.000 Einwohner und eine interessante Geschichte. Auf Schritt und Tritt wird kroatische Geschichte spürbar, nicht zuletzt in Form der gemütlichen Kaffeehäuser, die an die K.-u.-k.-Vergangenheit erinnern, als Zagreb noch „Agram“ genannt wurde und zur Österreichisch-Ungarischen Donaumonarchie gehörte. Damit war es nach Ende des Ersten Weltkrieges vorbei, Kroatien und damit Zagreb wurden Teil von Jugoslawien. Seit 1991 ist Kroatien unabhängig, Zagreb ist die Hauptstadt.

Wir berichten an dieser Stelle über Zagreb, weil die pittoreske Altstadt neben vielen, historischen Bauwerken auch eine selten gewordene, historische Gasstraßenbeleuchtung besitzt, die in der Oberstadt anzutreffen ist. Inwieweit die Gasbeleuchtung Schaden genommen hat, wissen wir nicht, es ist aber davon auszugehen. Die Gaslaternen sind eine Attraktion der Stadt, vor allem für Besucher.

Nach Angaben der Stadtverwaltung vom 28. März wurden in Zagreb mehr als 26.000 Gebäude beschädigt, 1900 davon wurden unbenutzbar. Ein Teil der steinernen Spitze des (ingerüsteten) Südturms der römisch-katholischen Kathedrale von Zagreb brach ab. Teile der Decke der Herz-Jesu-Basilika stürzte ein. In der 1866 erbauten serbisch-orthodoxen Kathedrale Zagrebs wurden die erst 2007 von Nikolai Muchin ausgeführten Deckenfresken schwer beschädigt. Das Dach des Gebäudes des kroatischen Parlaments stürzte teilweise ein.

Viele Autos wurden durch herabstürzende Fassadenteile beschädigt. Die Geburtenklinik der Stadt wurde evakuiert, die Mütter und Neugeborenen wurden in ein anderes Krankenhaus verlegt. In großen Teilen der Stadt fiel stundenlang die Strom- und Wasserversorgung aus. Mehrere Straßenbahnlinien konnten nicht verkehren, weil Schutt die Schienen blockierte und Oberleitungen beschädigt wurden.





Sechzehnflammige Gaslaterne in der Zagreber Oberstadt. Die Laternenanzünder in historischen Gewändern stehen anlässlich des 150jährigen Jubiläums der Einführung der Gasbeleuchtung im Jahr 1863 Spalier. Bildquelle unbekannt/Slg. ProGaslicht



Der Gaslaternen-Anzünder bei seiner Arbeit. Bildquelle unbekannt/Slg. PGL

Und immer wenn es dämmert, kommt er. Der Gasmann, ein Herr von den Zagreber Stadtwerken, der immer gut bei Fuß ist. Wer ihm folgt, sollte ebenfalls – wegen des Kopfsteinpflasters – seine bequemsten Schuhe tragen. Denn am Ende des eineinhalbstündigen Weges haben wir nicht nur alle Gassen des mittelalterlichen Zagrebs abgewandert, samt dessen hintersten Winkeln. Sondern der Gasmann hat unterwegs auch alle 202 durchnummerierten Gaslaternen der Oberstadt angezündet. Am Morgen, sobald der Tag dämmert, dasselbe Spiel: Frühaufsteher können den Mann während seines 3,5 Kilometer langen Dienstweges beobachten, wenn er das warme Licht der Gaslaternen wieder löscht.

Hoffen wir an dieser Stelle, dass sich Zagreb von diesem Erdbeben schnell erholt. Und wenn es möglich ist, wieder uneingeschränkt zu reisen, dann sollte man das Ziel Zagreb – und auch das schöne Kroatien – durchaus im Hinterkopf haben.

Nico Wolf

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

Frühling lässt sein blaues Band wieder flattern durch die Lüfte; Süße, wohlbekannte Düfte Streifen ahnungsvoll das Land. Dieses Frühlingsgedicht mit dem Namen „Er ist's“ stammt von dem deutschen Dichter und Lyriker Friedrich Mörike. In diesen Tagen haben wir es schwer mit dem Frühling des Jahres 2020. Der Corona-Virus hat alles verändert, die Menschen sollen – ja müssen zu Hause bleiben. Spazierfahrten ins Grüne sind tabu. Wohl dem, der jetzt einen Garten sein Eigen nennt. Noch besser wird es, wenn eine Gaslaterne vorhanden ist. Was liegt da näher, als sich Zeit zu nehmen für einen Frühjahrsputz und eine Inspektion des heimischen Gaslichtständers. Es soll ja angeblich Leute geben, die vom sogenannten Gaslicht-Virus befallen sind – und das Gaslicht lieben und schätzen. Doch dieser Virus ist nicht gefährlich. Und ansonsten läuft man keine Gefahr, sich anzustecken. Gaslaternen sind garantiert Corona-frei. Also, liebe Gaslicht-Begeisterte ... tut Euren Gaslichtern etwas Gutes und poliert und putzt Eure Schätzchen.

**Herzlich – und passt gut auf Euch auf!
Euer Glühwürmchen**



PRAG IM MÄRZ 2020

Gespensische Szenen in der Altstadt. Keine Menschen.
Nur die Gaslaternen leuchten und summen einsam.



Unten: Die Karlsbrücke – Menschen-Leer ... wann gab es das schon mal? Bilder: Jan Žákovec

