


DER ZÜNDFUNKE

90

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 90 * Ausgabe 5/6-2020 * Jahrgang 13 * 15,00 € * 7. Juni 2020



14. MAI 2020 -
ENTSCHEIDUNG IN
DÜSSELDORF:
10.000 GASLATERNEN
BLEIBEN

Düsseldorf: Gaslicht auf der Berger Allee, im Hintergrund die Citadellstraße (September 2018). Bild: Bettina Raetzer-Grimm

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Die Entscheidung – 10.000 Gaslaternen bleiben	4
Nit quake – make/Gemeinsam zum Erfolg	6
Was lange währt ...	7
Ein langer Weg	11
Mit einer Grand Dame fing es an	14
Wolfgang Rolshoven zum Thema Gaslaternen	18
Jetzt geht's los: Düsseldorf – City Of Gaslight	21
Unterstützung aus der Politik für Düsseldorfs Gaslichtschatz	22
Mit Gaslicht fotografiert – Düsseldorf 1959	24
Die Alt-Düsseldorfer – Nicht nur in Düsseldorf beliebt	25
→Frankfurt am Main	27
Seltene Gaslaternen verschwunden	27
→Augsburg	29
Gaslichtgenuss in der ältesten Sozialsiedlung der Welt	29
→Nettetal	34
Die Stadt investiert in neue Beleuchtung – Gaslicht bleibt	34
→Berlin	35
Wie die Stadt vor 100 Jahren zur Metropole wurde	35
Berlins prächtigster Lichtständer – Der Schinkelkandelaber	37
Gemeinde-Gaswerke rund um Berlin	54
Der Charlottenburger Gaskandelaber	56
Adolf Wermuth – Gründervater der Metropole Berlin	77
Graf Koks	85
Schöne neue Welt	86
Und hier noch was Gutes zum Schluss	86
Und es war Sommer ...	87

DÜSSELDORF: GASLICHT BLEIBT RATSENTSCHEIDUNG 11 JAHRE KAMPF UM DIE GASLATERNEN *Ab Seite 4*



BERLIN -
Wie die Stadt
vor 100 Jahren
zur Metropole
wurde
*Große Reportage
ab Seite 35*

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

Bilder Titelseite: Bettina Raetzer-Grimm, Rückseite Barbara Schmitz

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 MAI/JUNI 2020

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Vor mehr als elf Jahren begann ProGaslicht zusammen mit einigen Unentwegten in Düsseldorf, für die Erhaltung der einzigartigen Gasbeleuchtung in der Nordrhein-Westfälischen Landeshauptstadt einzutreten. Bald wurden wir von prominenten Düsseldorfern, darunter die unvergessene Frau Professor Gabriele Henkel, unterstützt. Damals sah es nicht gut aus für das goldschimmernde Gaslicht und niemand dachte daran, dass unser Kampf um das Gaslicht elf Jahre dauern würde. Denn nun, mehr als ein Jahrzehnt später, hat die Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen, die Gaslaternen zu erhalten. Sie seien ein herausragendes Kulturgut der Stadt! Für uns, allen voran für die Initiative Düsseldorfer Gaslicht, ist das ein großartiger Erfolg. Steter Tropfen höhlt den Stein – der unermüdliche und beharrliche, aber auch kräftezehrende Kampf für die Gaslaternen hat sich gelohnt. Doch auf diesen Erfolg ausruhen, gilt nicht! Nun geht das Engagement weiter, Gaslaterne für Gaslaterne. In den Düsseldorfer Bezirksvertretungen wird das Thema in Zukunft immer wieder präsent sein – die Aktiven der Düsseldorfer Initiative werden all ihre Erfahrungen einbringen. Im Endeffekt ist jede Gaslaterne es wert, erhalten zu werden. Das wird sicher spannend. In dieser Ausgabe informieren wir über den denkwürdigen 14. Mai 2020, als die Stadt ihren Schutzschirm über die Gaslaternen spannte ...



Abgesehen von den Ereignissen in Düsseldorf berichten wir auch aus Frankfurt am Main, Augsburg und Nettetal. Ein weiteres zentrales Thema dieser Ausgabe ist der 100. Jahrestag der Bildung von „Groß-Berlin“. Dieses Ereignis schuf die Voraussetzungen für die moderne Millionen-Metropole, die in den 1920er Jahren zur quirligen Weltstadt aufstieg und die drittgrößte Stadt der Welt wurde.

Aber jetzt freuen wir uns alle für Düsseldorf! Das geschichtsträchtige, stadtbildprägende Industriekulturgut Gaslicht hat dort seit dem Ratsbeschluss vom 14. Mai 2020 eine Zukunft. Vielen Dank dafür!

Wir wünschen viel Freude beim Lesen und Studieren dieser Ausgabe. Bleibt immer gut beleuchtet ... und bleibt natürlich gesund.

Herzlich

*Bettina Raetzer-Grimm
und die Zündfunken-Redaktion*

DÜSSELDORF

▶ DIE ENTSCHEIDUNG VOM 14. MAI 2020 : ◀
10.000 GASLATERNEN BLEIBEN

ES IST VOLLBRACHT. DÜSSELDORF BEHÄLT SEINE GASLATERNEN!

Der Nachmittag des 14. Mai 2020 wird für alle Gaslicht-Liebhaber in denkwürdiger Erinnerung bleiben. Denn exakt um 17.15 Uhr beschloss der Rat der Stadt Düsseldorf den von der Verwaltung vorgelegten „Masterplan Energieeffiziente und historische Straßenbeleuchtung“. Die Ratssitzung fand wegen der Corona-Krise in der größeren Stadthalle statt, um die Abstandsregelungen zwischen den Stadträten einzuhalten.

Der Masterplan beinhaltet die Erhaltung eines Großteils der Gaslaternen in der Landeshauptstadt. Und der Rat beschloss diesen Masterplan mit sehr großer Ratsmehrheit, es gab nur einige wenige Gegenstimmen aus den Reihen der CDU und der LINKEN. Vorangegangen war – wie wir alle wissen – ein jahrelanger Kampf um die goldschimmernden Gaslichter. Bereits im Jahr 2009 ging es los mit einer Eingabe prominenter Düsseldorfer beim damaligen Oberbürgermeister und dem Engagement des Vereins ProGaslicht und ihrer Düsseldorfer Vereinsmitglieder und Mitstreiter. Im Laufe der Zeit kam immer mehr Unterstützung dazu, unter anderem von Heimatvereinen, dem Denkmalschutz und anderen Bürgerinitiativen. Richtig Fahrt kam auf, als sich in Düsseldorf die Initiative Düsseldorfer Gaslicht zusammenschloss. Nun wurden zahlreiche Aktionen koordiniert und es wurde unermüdlich für das Gaslicht getrommelt. Die Gegner schienen zeitweise übermächtig, vor allem aus der Stadtverwaltung mit dem damaligen Personal des Amtes für Verkehrsmanagement, einer Reihe von Lokalpolitikern, aber auch von Lobbyisten der Elektrobeleuchtungsbranche kam massiver Druck, sich von den vermeintlich altmodischen und ineffizienten Gaslaternen zu verabschieden.



DÜSSELDORF
 ZUKUNFT DER
 GASLATERNEN
 RATSENTSCHEIDUNG
 14. MAI

Mit zur Kehrtwende beigetragen hat schließlich die neue Unternehmenspolitik der Stadtwerke Düsseldorf unter ihrem Vorstandschef Dr. Udo Brockmeier, die sich nun der Erhaltung und Modernisierung der Düsseldorfer Gaslaternen verschrieben haben und vieles für machbar erklärten, was vorher für unmöglich gehalten wurde. Ein Paradigmenwechsel brachte denn auch die veränderte Haltung der Stadtspitze und vor allem der Personalwechsel im Amt für Verkehrsmanagement. Nachdem Thomas Geisel 2014 zum Oberbürgermeister gewählt wurde, folgte im Januar 2017 Cornelia Zuschke als neue Verkehrsdezernentin, sie löste Dr. Stephan Keller ab, der die Gaslaternen abreißen und durch LED-Leuchten ersetzen wollte. Schon kurz nach Geisels Amtsantritt im September 2014 kamen aus dem Rathaus erfreuliche Signale: „Die Gaslaternen seien ein wichtiges, historisches Kulturgut der Stadt“. Ein erster Zwischenerfolg war die Zusage der Stadt, mindestens 4.000 Gaslaternen dauerhaft zu erhalten.

Doch die Mitstreiter der Initiative Düsseldorfer Gaslicht wollten sich damit nicht zufriedengeben. Zu groß war der Wunsch vieler Bürgerinnen und Bürger in zahlreichen Stadtvierteln und Ortsteilen, **IHRE** Gaslaternen zu erhalten und zu schützen. Nachdem auch der Denkmalschutz des Landesverbandes Rheinland die Gaslaternen als denkmalwürdig einstufte, begann man mit einer Kärnerarbeit. Sämtliche Gaslichtpunkte der Stadt wurden eigens registriert und gelistet. Der Denkmalschutz leistete ganze Arbeit. Zusätzlich wurden Erhaltungskriterien erarbeitet. Die Stadtwerke signalisierten – auch im Hinblick auf die Umstellung des Erdgases – ein problemloses Weiterbetreiben der Gasstraßenbeleuchtung, wenn auch mit veränderter Zündtechnik.

Die Ergebnisse der Denkmalschützer, der Stadtwerke und der Stadtverwaltung sowie der im September 2018 durchgeführte Bürgerdialog – eine Sternstunde in Sachen Demokratie und Bürger-Mitbestimmung – waren die letzten Meilensteine auf dem Weg, die Gaslaternen in Düsseldorf in die Zukunft zu führen. In monatelanger enger Zusammenarbeit hat die Initiative Düsseldorfer Gaslicht mit 20 ehrenamtlichen Mitgliedern & Experten die Vorlagen für den Ratsentscheid mit dem Team von Frau Zuschke in sechs Arbeitskreisen mit erarbeitet. Diese Vorlage hat zum Ziel, etwa 10.000 Gaslaternen (von aktuell 14.300) dauerhaft zu erhalten. Es soll nicht verschwiegen werden, dass sich ProGaslicht e.V. und die Gaslicht-Community um die Düsseldorfer Initiative selbstverständlich wünscht, noch mehr ... oder besser: So viele Gaslaternen wie möglich zu erhalten – auch über die festgeschriebenen 10.000 Stück hinaus. Am besten Alle!

Wie geht es nun weiter? Über das Heimatministerium der Landesregierung Nordrhein-Westfalen soll versucht werden, finanzielle Mittel (Fördermittel) für die Unterhaltung der Gasbeleuchtung zu bekommen. Dass die Gaslaternen ein Industriekulturgut seien, wird allenfalls noch von Hardcore-Gaslichtgegnern bestritten. Zudem will man versuchen, einen Status als Weltkulturerbe zumindest anzustreben. Ob man diesen Status bekommt, ist eine andere Frage. Aber der Versuch ist es selbstverständlich wert. Die Vorlage der Stadtverwaltung hat ein durchaus ansehnliches, finanzielles Volumen. Bis 2035 sind Kosten von 156,5 Millionen Euro angesetzt, pro Jahr knapp 10,5 Millionen. Auf die Erneuerung der elektrischen Straßenbeleuchtung entfallen laut der Vorlage von Verkehrs- und Planungsdezernentin Cornelia Zuschke 73,8 Millionen Euro, auf die der Gasstraßenbeleuchtung 82,7 Millionen Euro.

Die FDP hat als einzige Fraktion stets wie ein Fels in der Brandung für unser Düsseldorfer Original gestanden und sich für den Erhalt möglichst vieler Gaslichter eingesetzt, vor allem der Landtagsabgeordnete und ehemalige Ratsherr Rainer Matheisen. Bemerkenswert war der Redebeitrag des CDU-Rats Herrn und Vorsitzenden des Planungsausschusses Dr. Alexander Fils bei der Ratssitzung am 14. Mai 2020. Fils outete sich als inzwischen vom Gaslicht Bekehrten und will sich zukünftig auch dafür einsetzen, dass die Gaslaternen durch das Stadtmarketing gewürdigt werden. Die Grünen hatten und haben mit den Gaslaternen teilweise ihre Probleme. Gesichtswahrend für die Grünen beschloss die rot-grün-gelbe Stadtregierung, dass die Stadt nun die angestrebte Emissionsreduzierung durch andere Maßnahmen erreichen muss – etwa durch eine 100-prozentige Nutzung von Ökostrom oder Biogas. Die Debatte um die Zukunft der Gaslaternen dauerte etwa zwei Stunden. Die darauffolgende Abstimmung am 14. Mai ging dann ganz schnell vonstatten. Einige Gaslaternen-Unterstützer, die wegen der Corona-Lage einen der raren Besucherplätze ergattert hatten, applaudierten. Und so mancher wischte sich verstoßen das eine oder andere Tränchen aus den Augen.

Bettina Raetzer-Grimm



Oben: Lutz Cleffmann (li.) und Rainer Matheisen, unten: Dr. Alexander Fils. Bilder Barbara Schmitz



14.5.2020, Stadthalle Düsseldorf: Es ist geschafft! Der Ratsbeschluss steht. Bild Barbara Schmitz

NIT QUAKE - MAKE! / GEMEINSAM ZUM ERFOLG

„Nit quake - make“, das war vor einigen Jahren ein Karnevalsmotto. Das war und ist auch das Motto der vielen Menschen, die sich seit 2009 für den Erhalt unserer Gaslaternen eingesetzt haben. Und diese Haltung ist belohnt worden. Mit überwältigender Mehrheit hat der Stadtrat am Donnerstag, 14.05.2020, dem Erhaltungskonzept für die Düsseldorfer Gaslaternen zugestimmt.

An diesem Erfolg haben viele mitgewirkt, die ihre Freizeit geopfert und ihre ganz speziellen Fähigkeiten eingebracht haben. Von der Technik über das Recht bis zu Design und Filmemachen war viel Wissen erforderlich, um den Argumenten für den Erhalt des Kulturdenkmals Gasbeleuchtung zum Durchbruch zu verhelfen. Und dann gab es noch die Vielen, die ganz praktisch mitgeholfen haben, sei es beim Verteilen von Banderolen und Flugblättern oder bei Fragebogenaktionen.

Argumente können jedoch noch so fundiert sein, sie nutzen nichts, wenn nicht jemand da ist, der sie auch hören will. Dieser Jemand war und ist Planungsdezernentin Cornelia Zuschke. Sie hat aus der Konfrontation rund um die Gaslaternen einen Dialog gemacht. Es war dieser intensive und für alle Beteiligten arbeitsintensive Prozess, der zu dem Ergebnis geführt hat, das fast alle Ratsmitglieder überzeugt hat.

Bei dieser Überzeugungsarbeit haben uns viele Düsseldorfer Organisationen und Vereine unterstützt. Die Düsseldorfer Jonges mit Baas Wolfgang Rolshoven, die Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD) mit Bernhard von Kries an der Spitze sowie Haus und Grund mit Dr. Werner Fliescher seien hier stellvertretend genannt.

DIE ARBEIT GEHT WEITER

Nachdem der Ratsbeschluss die große Linie festgelegt hat, geht es künftig darum, im Detail festzulegen, wo Gaslaternen bleiben und wo sie sinnvollerweise ersetzt werden sollen. Falls sich die Konstellation in der Stadtverwaltung nicht nach der Kommunalwahl grundlegend ändert, wird das Motto auch hier wieder partnerschaftliche Zusammenarbeit sein. Diese wird ihren Schwerpunkt dann in den Stadtvierteln haben.

Auf unseren Aufruf im letzten Newsletter hin haben sich schon eine ganze Reihe „Gaslaternenpaten“ gemeldet, die ihr Wissen um die örtlichen Verhältnisse in diesen Prozess einbringen wollen. Es wäre aber sehr hilfreich, wenn sich noch weitere Interessierte melden würden. Das geht ganz einfach, mit dem Formular auf unserer Website oder per E-Mail.

Initiative Düsseldorfer Gaslicht

Grünes Licht für Gaslaternen

Der Stadtrat beschloss an einem außergewöhnlichen Ort den Erhalt von rund 10.000 Gaslaternen. Eine breite Mehrheit gab es für die U 81 - trotz gestiegener Kosten. Vier CDU-Ratsleute aus dem Norden und die Linke votierten dagegen.



Wegen der Hygienebestimmungen musste die Ratssitzung erstmalig in die Stadthalle verlegt werden.

© PETER ANDERHALPITZ

VON HENDRIK GAASERLAND
UND JÖRG JANSSEN

DÜSSELDORF Mit neun Minuten Verspätung eröffnete Oberbürgermeister Thomas Geisel (SPD) am Donnerstagmorgen eine ungewöhnliche Ratssitzung an einem ungewöhnlichen Ort, wie es bei der Begrüßung sagte. Um wegen des Coronavirus die Abstandsregeln einzuhalten, tagten die Ratsmitglieder nicht im Plenarsaal des Rathauses, sondern im CCD Congress Center auf dem Messegelände. Vor einigen - zuvor angemeldeten - Zuhörern, die zum Teil wegen der Größe des umgebenen Saales Ferngläser benutzten, ging es um Folgendes:

Gaslaternen Applaus ist in Sitzungen eigentlich verboten, doch die

Gaslaternen-Befürworter unter den Zuhörern konnten ihn sich nicht verkneifen, nachdem der Rat die Erhaltung der historischen Gasbeleuchtung in bestimmten Quartieren mit großer Mehrheit beschlossen hatte. Die Stadt investiert nun 156,5 Millionen Euro in die gesamte Straßenbeleuchtungsinfrastruktur bis zum Jahr 2033, darunter in rund 10.000 Gaslaternen. Peter Ihmenoth (CDU) hätte sich eine andere Lösung gewünscht, er hätte in Zeiten des Klimanotstands den Corpus der Laternen erhalten und sie mit LED-Technik bestückt. Zu den Skeptikern, die anders als die Mehrheit der eigenen Fraktion stimmten, zählte auch Stefan Wiedone. „Ich bin in einem Grünviertel aufgewachsen, sehr heimatsverbunden, aber dennoch gegen diese Vorlage.“

Corona-Krisenmanagement Marie-Agnes Strack-Zimmermann (FDP), Herausforderin von Geisel bei der Oberbürgermeisterwahl am 13. September, kritisierte das Corona-Krisenmanagement des Rathauschefs heftig. Geisel handele „unglaublich selbstgerecht“, er solle seine „persönliche Anschauung von Corona hinten anstellen“. Der Vorsitzende des Gesundheitsausschusses, Andreas-Paul Störher (CDU), legte nach. Geisel habe immer wieder die möglichen Folgen des Virus verharmlost und als OB an diesem Punkt Kompetenz vermissen lassen. Nicki Blanchard (Linke) fand es dagegen schändlich, dass die FDP-Frontfrau die Corona-Krise für eine Wahlkampfrede genutzt habe. Geisel selbst sagte, dass die Verwaltung sehr angemessen auf

die Krise reagiere: „Was wir in Düsseldorf erreicht haben, kann sich sehen lassen.“

Die U 81 Die Chancen für das vor allem im Stadt Norden umstrittene Verkehrsprojekt stehen gut. Gegen den neuen Ausführungs- und Finanzierungsbeschluss stimmten am Ende nur die Linke, einzelne Ratsleute (Tierschutz, AfD und Republikaner) sowie vier CDU-Ratsleute aus den nördlichen Bezirken. Die Kosten steigen um 26 Millionen auf 256 Millionen Euro. Etwa 180 Millionen Euro werden aus Zuwendungstopfen des Bundes und des Landes finanziert. „Wir sind nicht gegen die U 81, wohl aber gegen die Brückennutzung“, sagte CDU-Ratsherr Andreas Adler. Dagegen sprach Martin Volkenrath (SPD) von einem „we-

sentlichen Baustein für die neue Mobilität in einem Düsseldorf der Zukunft“. Dass die neue Linie, die Teil eines Gesamtkonzepts ist, tatsächlich kommt, ist noch aus einem anderen Grund wahrscheinlich. „Es werden keine weiteren Klagen mehr zugelassen, wir haben die Freigabe durch Mitteilung des Gerichts erhalten“, sagte Planungsdezernentin Cornelia Zuschke.

Nebentätigkeiten Die Einkünfte aus Nebentätigkeiten von Geisel beliefen sich 2019 laut Informationsvorlage auf 60.899 Euro. Am höchsten war die Vergütung als Vorsitzender des Verwaltungsrates der Stadtsparkasse (18.608 Euro). Da die Höchstgrenze von Nebentätigkeitsentnahmen bei rund 25.000 Euro liegt, werden 35.844 Euro abgeführt.

Die
„Rheinische
Post“
berichtete am
15. Mai ...

◆ WAS LANGE WÄHRT ...

Ein bisweilen zäher Kampf um die Düsseldorfer Gaslaternen ist zu Ende gegangen. Mit einem Ausgang, der sich sehen lassen kann. Kaum jemand hätte vor elf Jahren, als die Frage „Wie halten wir es mit der Gasbeleuchtung?“ aufkam, davon zu träumen gewagt, dass die Gaslaternen schlussendlich als Kulturgut der Stadt anerkannt und in ihrer Existenz geschützt werden. Es gab Zeiten, da wollte niemand mehr einen Pfifferling auf die Rettung der Gaslichter setzen. Zu groß war der Widerstand aus dem Rathaus, eine Einigung schien nahezu aussichtslos.

Der Einsatz für die Düsseldorfer Gaslaternen begann zeitgleich mit der Gründung des Vereins ProGaslicht in Blankenfelde bei Berlin. Die Idee des Vereins war, ein Netzwerk vieler Menschen zu installieren, die allesamt den Wunsch hatten, bedrohte Gaslaternen zu retten. Sei es in Düsseldorf, Berlin, Frankfurt am Main, Dresden oder anderswo. Leider hatte der Gedanke, die Gaslicht-Liebhaber aller Schattierungen zusammenzubringen, nicht nur Freunde. Aus dem Berliner Kreis kam – vielleicht aus Eigennutz – erheblicher Widerstand, der schließlich zur Spaltung der Gruppe und zur Bildung eines reinen Berliner Gaslicht-Kultur-Vereins führte. Die Berliner machten fortan ihr Ding und achteten eifersüchtig darauf, dass ProGaslicht ihnen nicht die Show stahl.

Schwerpunkt unseres Engagements war nun Düsseldorf, wo wir mehr Potential sahen – was sich schließlich bewahrheiten sollte. Seit 2009 warb dort Georg Schumacher als Sprecher von ProGaslicht unablässig für die Erhaltung der Gaslaternen. Die Gründung der Initiative Düsseldorfer Gaslicht und die Unterstützung vieler Menschen, Vereine und Institutionen brachte einen entscheidenden Schub. Dann kam der Personalwechsel im Rathaus, die neue Führung setzte auf Bürgerdialog und Mitsprache. Und sie nahmen das Ernst, wie wir inzwischen wissen! Einfach vorbildlich! Vor allem ohne die zuständige Dezernentin Cornelia Zuschke und der Leiterin des Amtes für Denkmalpflege und Denkmalschutz, Svenja Schrickel, wäre die Rettung der Gaslaternen so sicher nicht möglich gewesen. Ihnen gebührt großer Dank. Und wir müssen uns vor den Aktiven der Initiative verneigen und sämtliche vorhandenen Hüte ziehen! Großartig, was die Gruppe um Carolyn Eickelkamp und Lutz Cleffmann in all den Jahren geleistet hat. Manchmal ging das wohl an echte mentale und körperliche Grenzen. Und ein besonderes Dankeschön auch an weitere Unterstützer wie Professor Horst A. Wessel oder Professor Dr. Hans-Willi Schroiff, die wir stellvertretend für all die anderen vielen, hochengagierten Leute nennen. Ein großer Dank muss auch den Stadtwerken Düsseldorf ausgesprochen werden, das Unternehmen ist jetzt darauf eingestellt, die Gasbeleuchtung zu ertüchtigen und in eine goldgeldschimmernde Zukunft zu führen. Sicherlich hätten es viele unter uns lieber gehabt, dass die Gaslaternen auch weiter mit der über 100 Jahre bewährten Gasdruckfernzündung und Druckwelle gezündet werden. Jetzt wird es anders kommen, man will elektronische Zündgeräte einsetzen. Sei's drum, denn Hauptsache: Das Gaslicht bleibt!

Wir hätten uns gewünscht, dass man dem Engagement der Bürger für das historische Gasgeleucht, ein inzwischen wirklich rares Industriekulturgut, auch in Berlin, Frankfurt am Main oder Mannheim gebührenden Respekt gezollt hätte. Doch die verantwortlichen Stellen in den hier genannten Gaslicht-Kommunen hatten offenbar nicht die Absicht, die Bürger mitentscheiden zu lassen oder sie am Entscheidungsprozess zu beteiligen. Die Eingaben vieler engagierter Menschen wurden schlicht ignoriert, in Frankfurt setzten sich plumpe Lobbyinteressen durch, in Berlin meint man sogar, die Zerstörung der Gasbeleuchtung „par ordre du mufti“ durchpeitschen zu können. Gerade Berlin hätte das Potential gehabt, wegen der großen Zahl von 44.000 Gaslaternen (Stand 2007), verteilt über viele Kieze, und wegen des wunderschönen Gaslaternen-Freilichtmuseums eine führende Rolle als Gaslicht-Hotspot einzunehmen. Doch man trat und tritt das kulturelle Erbe der Stadt lieber mit Füßen und erfreut sich an der Demolierung des Gaslichtnetzes. Inzwischen ist die Hälfte der Berliner Gaslichter verschwunden, und auch der anderen Hälfte wird es vermutlich nicht anders gehen, allen Versprechungen, etwa 3.300 Stück zu bewahren, zum Trotz.

So wird nun, wie es scheint, Düsseldorf die Capitale des Gaslichts. Mit 10.000 oder vielleicht mehr Gaslaternen, die der Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen ein weltweit einmaliges Fluidum schenken. Viele Düsseldorfer können tagtäglich leuchtende Industriekultur zum Anfassen vor ihren Haustüren erleben, auswärtige Gäste werden kommen und sich vom Flair der Gaslichter verzaubern lassen. An den vorbeiführenden Autobahnen können große Hinweisschilder auf die Hauptstadt des Gaslichts aufmerksam machen. Vielleicht kommt auch ein Gaslicht-Museum. Man wird Düsseldorf um diesen leuchtenden Schatz beneiden.

Nico Wolf



↑ Prof. Horst A. Wessel. Bild Barbara Schmitz



↑ Georg Schumacher. Bild ProGaslicht



↑ Prof. Dr. Hans-Willi Schroiff. Bild Joachim Raetzer

Alleinstellungs

Romantik pur Einzigartig

Zuhause Menschenfreundlich

Industriedenkmal

TRADITION Denkmalwürdig

Anheimelnd Wohlbefinden **CHARME**

Historische Bedeutung **Lorbeere der Vergangenheit**

Herzlichkeit und Wärme **UNVERZICHTBARES KULTURGUT**

Ruhepole *Honigfarbenes Licht*

Tausende kleine Sonnen *Brillante Farbwiedergabe*

Geschichte zum erleben und anfassen **WÄRME**

Ästhetik Touristenattraktion **Fluidum**

merkmal Funkelnd

Kindheitserinnerungen Ein Stück Heimat **Lebensqualität**

Sphärisches Licht Stimmung

Bereicherung für das Stadtbild

GOLDGELB **Insektenfreundlich** BEHAGLICHKEIT

Monument LICHTQUALITÄT

WOHLFÜHLFAKTOR

Liebenswertes Stadtlícht

Blendfrei **KULTURERBE** *Samtfarben*

Identität *Besser schlafen* **Flair**



⇒
 Nach der Ratsentscheidung schossen die Clicks auf den FB-Seiten von ProGaslicht und der Initiative Düsseldorfer Gaslicht sprunghaft nach oben. Bilder rechts: ProGaslicht e.V.

↑Dezernentin Cornelia Zuschke (links) und die Leiterin des Amtes für Denkmalpflege und Denkmalschutz, Svenja Schrickel brachten die Wende und trugen entscheidend dazu bei, dass die Gaslaternen nun erhalten werden. Bild (Ausschnitt) Gregor Biniek



ProGaslicht e.V.
 Gepostet von Bellina Grimm [?] · 14. Mai um 17:27

Gerade eben hat der Rat der Stadt Düsseldorf die Verwaltungsvorlage zur Erhaltung der Gasbeleuchtung (historische Straßenbeleuchtung) MIT GROSSER MEHRHEIT beschlossen. Ein ganz großes Dankeschön allen, die an der Erhaltung unserer Gaslichter mitgewirkt haben!

24.224 Erreichte Personen 2.531 Interaktionen Beitrag bewerben

157 Reaktionen 22 Kommentare 85 Mal geteilt

Gefällt mir Kommentieren Teilen

Relevanteste zuerst

Bettina Startseite Freunde finden

Rerisi Rer Ausgezeichnet! RxR
 Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 7 Std

Als ProGaslicht e.V. antworten

Oliver Frühschütz SPITZE - Vielen Dank an alle, die dazu beigetragen habe! Möge das Gaslicht nie erlöschen! Meine private Gaslaterne wird heute Nacht ganz sicher doppelt so hell leuchten - vor lauter Freude!
 Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 3 Tag(e)

Klaus Gruete Alle die dafür gekämpft haben kann man nur beglückwünschen das etwas schönes weiter bestand hat
 Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 3 Tag(e) · Bearbeitet

Friedhelm Trapp GmbH Herzlichen Glückwunsch
 Gefällt mir · Antworten · Nachricht · 3 Tag(e)

Uschi Weber Herzlichen Glückwunsch! Dieser Kampf hat sich gelohnt und Schönes darf bleiben ...



Dezernentin Cornelia Zuschke,
Bild Barbara Schmitz

EIN LANGER WEG

Die Rettung der Düsseldorfer Gaslaternen beschäftigt unseren Verein schon seit vielen Jahren. Unzählige Artikel und Reportagen sind dazu in unserem Gaslaternen-Journal „Der Zündfunke“ erschienen. Aktuelle Nachrichten, aber auch Berichte über die interessante Historie der Gasbeleuchtung. Manche Nachrichten aus Düsseldorf waren optimistischer Natur, andere eher trost- und fast hoffnungslos. Nun stehen wir am vorläufigen Ende eines langen Prozesses – von den ersten Aktivitäten aus dem Jahr 2009 bis zum Ratsbeschluss vom 14. Mai 2020. Und mit diesem Beschluss ist die Geschichte der Düsseldorfer Gaslaternen auch nicht zu Ende erzählt.

Die Diskussionen werden sich jetzt in die einzelnen Bezirksvertretungen verlagern. Wie ist es um meine Gaslaterne vor meiner Haustür bestellt? Was geschieht konkret in meinem Wohnviertel? Das alles wird uns in der Zukunft beschäftigen. Die Stadtwerke Düsseldorf werden parallel dazu die Gasbeleuchtung auf ein neues Zündsystem umstellen, zudem ändert sich die Konsistenz des Erdgases in Düsseldorf. Das hat technische Veränderungen an allen Gasgeräten einschließlich der städtischen Gaslaternen zur Folge. Wir werden diesen Prozess weiter begleiten und stets am Ball – oder besser am Glühkörper – bleiben. Auf den folgenden Seiten zeigen wir noch einmal die lange „Gaslaternen-Wegstrecke“ auf. Wichtige Ereignisse, von der Petition 2009 bis zum Ratsbeschluss 2020.

Bettina Raetzer-Grimm

DIE GASLATERNEN IN DÜSSELDORF – EMPFEHLENSWERTE REPORTAGEN IM ZÜNDFUNKEN

Bild unten: Thomas Becker

22.02.2010	Es werde Gaslicht – Erstveröffentlichung der Reportage am 09.12.2000 in der FAZ	Heft 14
17.03.2010	Düsseldorf – Der einsame Gaslicht-Stern in der Beleuchtungswüste	Heft 15
20.12.2010	Düsseldorf schafft sich ab – Der Masterplan	Heft 20
25.09.2011	Ein Schein von Schilda	Heft 27
19.01.2014	Der Masterplan „energieeffiziente Beleuchtung“ – offizielle und heimliche Abrisse	Heft 48
21.08.2016	Düsseldorf setzte stets auf Gaslicht – Die Geschichte der Gasbeleuchtung	Heft 67
23.10.2016	Große Düsseldorf-Reportage, darunter ⇒ Der Gaslaternen-Zähler Harald Schwarz	Heft 68
01.04.2017	Faktencheck Düsseldorfer Gaslicht	Heft 71
11.06.2017	Wie alles begann ... Der Kampf um die Düsseldorfer Gaslaternen	Heft 72
14.10.2018	Bürgerdialog zur Zukunft der Gaslaternen – Große Reportage	Heft 80
15.12.2019	Quo Vadis? Große Reportage über die Geschichte der Düsseldorfer Gasbeleuchtung	Heft 87





Datum	Ereignis → nachzulesen im Zündfunken	Nr.
Januar 2009	Vertrag zwischen der Landeshauptstadt Düsseldorf und den Stadtwerken Düsseldorf über die Betriebsführung der Stadtbeleuchtung/Inhalt u.a.: „...Jährlich sollen 500 der 17.000 Gaslaternen „umgerüstet werden“	3
01.03.2009	Der Verein ProGaslicht e.V. entsteht aus der ehemaligen Gaslicht Initiative	4
18.08.2009	Rheinische Post: Gaslicht soll verschwinden, Aufruf im Zündfunken zum Protest	9
19.10.2009	Erster großer Bericht im Zündfunken: Geplante Petition, Gaslaternen sollen als industrietechnisches Denkmal unter Schutz gestellt werden.	10
26.10.2009	Petition zur Erhaltung im Rathaus abgegeben	11
21.12.2009	Lampenputzaktion mit Frau Prof. Henkel am Stiftsplatz	13
25.01.2010	Offizielle Stellungnahme des RVDL: Gaslicht unbedingt erhalten!	13
Februar 2010	Gaslaternen auf einem Karnevals-Motivwagen „Jeck we can“	14
Januar 2011	Der Rat beschließt den Masterplan Licht: Bis 2015 sollen 1.400 Gaslaternen abgerissen werden	21
März 2012	Auf der Hansaallee werden 139 Gaslaternen abgerissen, bald darauf folgen Fahneburg- und Rennbahnstraße	32
Dezember 2012	Die Münsterstraße verliert ihr Gaslicht	38
Februar 2013	Gaslaternen erneut auf Motivwagen beim Rosenmontagszug „Lott de alde Jaslatäne stonn“	40
April 2013	Die Stadtwerke stellen den Verkauf von Gaslaternen an Privatpersonen ein. Grund: Gaslaternen seien firmenpolitisch nicht mehr erwünscht	41
September 2013	Der letzte noch erhaltene Elektrolichtmast im Jugendstil auf der Collenbachstraße wird entfernt	44
Oktober 2013	Anwohner verhindern Gaslaternen-Abrisse auf der Daelenstraße. Das Amt für Verkehrsmanagement spricht von einem „Versehen“	45
November 2013	Die „Jonges“ gründen aus aktuellem Anlass die Tischgemeinschaft Latänepitsch neu	46
April 2014	Gaslaternenabbau auf der Hardtstraße führt zu massiven Protesten der Anwohner	51
09.06.2014	Orkan „Ela“ wütet in der Stadt. Bilanz: 3 Tote, 23 Verletzte, 40.000 Bäume teilweise oder ganz zerstört, 4.500 von 43.000 Elektroleuchten, 140 von 17.000 Gaslaternen.	53
September 2014	Thomas Geisel gewinnt die Wahl zum Oberbürgermeister mit 59 Prozent. Er erklärt: „Die Stadt Düsseldorf gibt jetzt ein deutliches Signal, dass sie die einzigartige, traditionelle Gasbeleuchtung pflegt und deshalb erhält.“	54
November 2014	Die neue, rot-grün-gelbe Koalitionsvereinbarung beinhaltet, „man wisse um die Bedeutung der Düsseldorfer Gasbeleuchtung...“ Der Masterplan solle zu einem Gasleuchten-Erhaltungsplan weiterentwickelt werden. Die Bürger sollen am Entscheidungsprozess beteiligt werden.	55





Februar 2015	Verkehrsdezernent Dr. Keller lädt zu einer Expertensitzung zum Thema Gaslaternen ein. Unter den Gästen ist aber kein Gaslicht-Fachmann und auch kein Vertreter des Denkmalschutzes, dafür ein Lobbyist der Elektrobeleuchtungsbranche. Es wird behauptet, es gäbe keine Ersatzteile für Gaslaternen mehr, außerdem seien Gaslaternen radioaktiv.	58
25.03.2015	FDP-Ratsherr Rainer Matheisen startet eine Online-Petition für die Erhaltung der Gasbeleuchtung	60
15.04.2015	Gründung der Arbeitsgruppe „Zukunft Düsseldorfer Gasbeleuchtung“ mit OB Geisel, Dezernent Keller, Vertretern von ProGaslicht und Denkmalschutz. Ziel: Mindestens 4.000 Gaslaternen sollen erhalten werden	60
22.04.2015	Erster Gaslaternen-Spaziergang in der Altstadt, der Auftakt für viele weitere Gaslicht-Spaziergänge	60
09.06.2015	Festlegung eines Moratoriums: Keine weiteren Gaslaternen-Abrisse	60
Juli 2015	Die Online-Petition hat schon mehr als 10.000 Unterstützer	61
Juli 2015	Im Saarwerden-Viertel unterschreiben 400 Anwohner (90 %) für die Erhaltung der Gaslaternen	61
Oktober 2015	Gründung der Initiative Düsseldorfer Gaslicht, erster „Runder Tisch“ im Rathaus mit der Initiative	62
09.11.2015	Bürgerversammlung im Henkelsaal mit allen 10 BV'en	63
11.11.2015	Der „Hoppeditz“ nimmt das Gaslaternen-Thema aufs Korn	63
02.12.2015	Banderolen-Aktion der Initiative Düsseldorfer Gaslicht	63
05.12.2015	Gaslaternen-Demonstration mit den Jonges und 500 Teilnehmern am Kö-Bogen	63
10.12.2015	Ratsbeschluss: Mindestens 4.000 Gaslaternen bleiben, Jonges und Initiative wollen mindestens 10.000!	63
27./28.8.2016	Gaslicht-Stand vor dem Landtag beim NRW-Fest	67
30.09.2016	Bürgerversammlung in Düsseldorf. Bürger wollen sich „notfalls an die Gaslaternen ketten“	68
Mai 2017	Werbefilm zu den Gaslaternen wird vorgestellt	72
Januar 2017	Cornelia Zuschke wird Nachfolgerin von Verkehrsdezernent Keller	74
28.09.2017	Abschied von Frau Professor Gabriele Henkel	74
April 2018	Aufregung um verschwundene Wand-Gaslaternen am „Uerige“	77
Sept. 2018	Bürgerdialog und Workshop zur Zukunft der Gaslaternen	80
Okt. 2018	Autobahn-Werbeschild für Gaslaternen vorgestellt	80
Nov. 2018	Die Stadtwerke eröffnen ihre neue „Lichtstrecke“	81
Februar 2019	Dirk Bommes wird Gaslaternen-Koordinator der Stadt, bis Jahrsende werden alle Gaslaternen auf ihre Denkmalfähigkeit überprüft	82
19.02.2019	NRW-Heimatministerin Scharrenbach beim Gaslaternen-Spaziergang	83
Februar 2020	Die Verwaltung stellt ihren Gaslaternen-Erhaltungsplan vor. 9.850 von 14.300 Gaslaternen werden auf jeden Fall erhalten	88
08.02.2020	Düsseldorfs Gaslaternen werden vorläufig in die Denkmalliste aufgenommen	89
14.05.2020	Der Rat beschließt den Masterplan effiziente und historische Straßenbeleuchtung, etwa 10.000 Gaslaternen sollen erhalten werden	90



MIT EINER GRAND DAME FING ES AN

Die Idee, sich gegen den Abriss der Gasbeleuchtung zu wehren, hatte 2009 eine große Dame der Stadt... aber sie hat sich sofort Mitstreiter in der Stadtgesellschaft gesucht. Diese kleine Initiative wuchs, aber der Wunsch der Bürger, vehemente Proteste und Eingaben wurden von der Stadtverwaltung ignoriert und eine sehr große Unterschriftenaktion verschwand einfach in der Schublade des damaligen OB... Als dann aber Verkehrsdezernent Dr. Stephan Keller einen Masterplan für den Abriss der Gaslaternen und den Austausch durch LED-Laternen vorlegte und diese Entscheidung gegen den Willen der Bürger einfach durch winken lassen wollte, kochte Volkes Seele über, es gab großen Unfrieden und es gründete sich eine neue Bürgerbewegung, initiiert von einem Ehepaar, die Initiative Düsseldorfer Gaslicht, die sich mit den Aktivisten der ersten Stunde zusammenschloss. Und seitdem kämpfen wir mit der Unterstützung des ganzen Dorfes neu für den Erhalt unseres Kulturguts.

Düsseldorf ist erst mit dem Gaslicht – nicht allein auf den Straßen, sondern vor allem in den Fabrikhallen und in den Wohnungen – zur modernen Großstadt geworden. Das Gaslicht war die erste moderne Beleuchtung, Jahrzehnte vor dem elektrischen Licht. Erst mit dem Gaslicht wurde es möglich, Arbeiten auch ohne das vorher unverzichtbare Tageslicht auszuführen. Schon seit 1846 erhellt Gaslicht unsere Stadt und ermöglichte die industrielle Entwicklung von Düsseldorf hin zur Großstadt. Die Gaslaternen prägen mit ihrem goldgelben Licht unsere Stadtteile und die Düsseldorfer lieben sie. Und wir sind nun alle glücklich, dass wir den besonderen Charme und die Identität unseres Dorfes erhalten können. Dieser Kampf für das Denkmalwerte & Schöne in unserer Stadt ist ein echtes Lehrstück und macht Mut... Gemeinsames Engagement lohnt sich! Dieses Engagement hat die Stadtgesellschaft nach dem Streit um den Masterplan wieder geeint und ein Gemeinschaftsgefühl wachsen lassen, auf das wir alle stolz sein können!

Barbara Schmitz



26. Oktober 2009: Übergabe der Petition zur Erhaltung der Gaslaternen durch Frau Professor Gabriele Henkel an den damaligen Oberbürgermeister Dirk Elbers. Bild Bettina Raetzer-Grimm



Links Symbolische Gaslaternen-Putzaktion am 21.12.2009; rechts Presseartikel der WZ vom 22.12.2009. Bilder Slg. PGL

Amtlich: Gasbeleuchtung ist „wertvoll“

LATERNEN Erklärung des Landschaftsverbands / Gabriele Henkel wirbt bei OB Elbers für den Erhalt.

Von René Schleucher

Das Rheinische Amt für Denkmalpflege, angesiedelt beim Landschaftsverband Rheinland, spricht sich für den Erhalt der Gaslaternen aus. Die Initiative Düsseldorf-Gaslicht legte gestern eine Stellungnahme der Behörde vor, in der die historische Beleuchtung als „wertvoll“ eingestuft wird. Wie die WZ berichtet, gibt es nirgendwo ein dichteres, erhalten gebliebenes Netz. Dies sei „ein ausgesprochenes technikgeschichtliches Alleinstellungsmerkmal“, heißt es in dem Schreiben. Die Gasbeleuchtung zu erhalten sei „eine denkmalpflegerisch wertvolle Zielsetzung“, auch weil sie „eine traditionsreiche Urbanität“ bewirke. Und: „Das Beispiel von Städten wie Prag, wo man an bestimmten Stellen des Stadtgefüges die zuvor aufgegebenen Gasbeleuchtung wieder einführt, zeigt, dass diese aus der Geschichte gespeiste Qualität erkannt und genutzt wird.“

Im Frühjahr soll entschieden werden, wie viele Leuchten erhalten bleiben. Eine bindende Wirkung hat diese Stellungnahme indes nicht. Im Frühjahr will die Stadt entscheiden, was mit den Gaslaternen geschehen soll. Die anfänglichen Pläne der Verwaltung, alle 17 000



Gabriele Henkel sprach sich gestern am Stiftsplatz erneut dafür aus, die 17 000 Gasleuchten in Düsseldorf zu erhalten und nicht umzurüsten. Foto: Stefan Arend

Leuchten auf Strom umzustellen, wurden aber vorerst gestoppt.

Für Kunstexperte Gabriele Henkel steht fest, dass alle Leuchten erhalten werden sollten. Bei einem Ortstermin der Initiative am Stiftsplatz gestern Nachmittag warb sie erneut für die Laternen. „Das Licht ist schön und anmutig. Wie man mit diesem Erbe umgeht, hat auch etwas mit der Kultur einer Stadt zu tun.“

„Man muss sich wehren“: Gabriele Henkel kämpft für die Laternen. Sie habe mehrfach Oberbürgermeister Dirk Elbers angesprochen und ihm auch geschrieben. „Er findet die Leuchten auch schön.“ Diese seien ein „historisches Zeugnis von einer Tradition seit dem 19. Jahrhundert, Städte zu beleuchten“. Ihr Engagement erklärt sie kurz und bündig so: „Man muss sich wehren.“

Das sieht auch Georg Schumacher, Sprecher der Initiative, so. Er glaubt, die Laternen seien ein Fall für das Unesco-Weltkulturerbe. „Industriekultur ist da noch unterrepräsentiert. Die Stellungnahme des Amtes für Denkmalpflege zeigt, dass wir keine Spinner sind, die irgendwelchen Phantomen hinterherjagen.“

Die Initiative hat seit gestern einen neuen Internet-Auftritt: www.duesseldorf-gaslicht.de



WIE ES BEGANN ...

Links: Symbolische Aufstellung einer Gaslaterne am 5.5.2010 auf dem Oberbilkler Markt. Typisch für die Gaslaternen ab 1915/20 das Kupferdach mit dem langen Essenrohr.

Rechts oben und unten: Pressekonferenz am 26.10.2009 im „Uerige“ mit Frau Professor Gabriele Henkel, unten zusammen mit Georg Schumacher und Frau Dr. Barbara Kempen.

Unten vier Düsseldorfer Gaslicht-Schützer der ersten Stunde. Links oben: Andreas Meßollen mit einem Info-Stand auf der Luegallee am Tag des Offenen Denkmals (4.9.2011); rechts Frau Dr. Barbara Kempen bei einer Kundgebung vor dem Rathaus am 9.11.2015; unten links: Georg Schumacher spricht bei der Demonstration am Kö-Bogen (5.12.2015); unten rechts Rolf Hölterhoff bei derselben Demonstration. Bilder: Barbara Schmitz und ProGaslicht e.V.



DIE INITIATIVE DÜSSELDORFER GASLICHT



5. Dezember 2015: Demonstration für die Erhaltung der Gaslaternen am Kö-Bogen. Bild Barbara Schmitz



27. August 2017: Auf dem Luegallee-Fest, in der Mitte Barbara Schmitz zusammen mit dem FDP-Landtagsabgeordneten Rainer Matheisen, der sich seit Jahren vehement für die Gaslaternen einsetzt. Rechts neben Rainer Matheisen der Licht-Künstler Mr. Gasketeer. Bild Initiative Düsseldorfer Gaslicht



9. November 2016: Gruppenfoto der Initiative Düsseldorfer Gaslicht bei der Übergabe Tausender Unterschriften an die Stadt. Links und rechts des Einganges keine Gaslaternen, sondern elektrische Attrappen. Bild Initiative Düsseldorfer Gaslicht



7. Oktober 2016: Pressekonferenz der Initiative Düsseldorfer Gaslicht mit Lutz Cleffmann, Carolyn Eickelkamp, Dr. Peter Rheinbay, Hermann-Josef Piepenbrock sowie Dr. Johann Werner Flescher von Haus & Grund. Bild Barbara Schmitz



9. Juli 2019: Mitglieder der Initiative zusammen bei den Düsseldorfer Jonges. In der Mitte Jonges-Baas Wolfgang Rolshoven. Bild Wolfgang Harste



31. August 2018: Die Initiative stellt den Entwurf ihres Autobahn-Werbeschildes vor. Bild Barbara Schmitz

DER TAG DER ENTSCHEIDUNG



Viel Abstand in der Düsseldorfer Stadthalle während der Ratssitzung.
Bild oben Carolyn Eickelkamp, unten Barbara Schmitz



<https://www.barbara-schmitz.de>



Reporter Thorsten Lenz berichtete für den WDR in der Lokalzeit von der Stadtrats-sitzung. Auch über die Entscheidung, dass die Gaslaternen nun endgültig gerettet sind! Bild Barbara Schmitz



Jaaaaa! Das Schöne wird bleiben!



© barbara-schmitz.de

DER BAAS DER JONGES WOLFGANG ROLSHOVEN ZUM THEMA GASLATERNEN



Auf der Gaslaternen-Demonstration am Kö-Bogen
(5. Dezember 2015). Bild Barbara Schmitz

Elf Jahre hat es gebraucht, jetzt ist der Streitfall entschieden. Die NRW-Landeshauptstadt erhält 10.000 von 17.000 Gaslaternen (*Zahl Stand 2009, d. Red.*). Dass große Teile der Bürgerschaft ihren gewählten Ratsvertretern erst zeigen mussten, dass und warum man die alten Laternen nicht dem Rechenstift opfern darf, ohne das Stadtbild schwer zu beschädigen, spricht gegen beachtlich große Teile des Stadtrates. Und zeigt zugleich, dass man mit Mut und Zähigkeit am Ende viel erreichen kann. Die Jonges waren von Beginn an mit an der Front. Als ich 2010 der ersten Arbeitsgruppe Gaslaternen bei den Jonges beitrug, hätte ich nie gedacht, was für ein Engagement nötig ist, um dieses einzigartige Industriedenkmal zu erhalten. Die ehemaligen Vorstände werden sich gut erinnern, weil der Kampf Nerven gekostet hat.



Wolfgang Rolshoven am Tag des Offenen Denkmals
(9. September 2018) im Maxhaus.
Bild Bettina Raetzer-Grimm

Der Streitfall ist mit unerwarteter Einmütigkeit im Stadtrat zu Ende gegangen. Wir zählen dort jetzt viele Bekehrte. Respekt. Dazu zu lernen ist keine Schande. Mag gut sein, dass ein Wissenschaftler sich dieses Beispiels für ein Stück kommunaler Demokratie mal im Rahmen einer Examensarbeit annimmt. Schon mit dem Aktenstudium wird er über eine lange Strecke beschäftigt sein.

DIE LIEBE HAT GESIEGT - DAS IST DIE BOTSCHAFT

Er wird dabei nicht nur auf kreative Menschen mit großem Kämpferherzen stoßen, sondern auch auf Menschen, die mit allerlei schönen Tricks und Rechenkunststücken daherkamen und nicht begriffen, dass man das Gesicht einer Stadt nicht ohne Not beschädigen darf. Die Geschichte der Gaslaternen in Düsseldorf ist eine Geschichte der Liebe zu „meiner Stadt“, nicht die des Rechenstiftes. Die Liebe hat gesiegt, das ist die Botschaft. Mit Sachverstand und Leidenschaft hat die Stadtverwaltung und die Stadtgesellschaft mit viel Geschick ein Alleinstellungsmerkmal unserer Heimatstadt zu einem guten Ende gebracht. Ein zweites Mal: Respekt.

Ein großer Dank gilt der „Initiative Düsseldorfer Gaslicht „Bürger*innen für den Erhalt aller Gaslaternen“, allen Bürger- und Heimatvereinen, den Stadtwerken und allen Helfern*innen, die sich unermüdlich hierfür eingesetzt haben.

Wolfgang Rolshoven – Baas der Düsseldorfer Jonges

Quelle: Lokalbüro – Düsseldorfer Nachrichtendienst vom 17. Mai 2020

SPAZIERGÄNGE IM GASLICHT - SEIT JAHREN IN DÜSSELDORF ZU ERLEBEN



**INITIATIVE
DÜSSELDORFER
GASLICHT**

**Bürger für den Erhalt
aller Gaslaternen!**

Seit vielen Jahren gibt es regelmäßig die Düsseldorfer Gaslicht-Spaziergänge. Ein Besonderer fand am 19. Februar 2019 statt. An diesem Tag nahm die NRW-Ministerin für Heimat, Kommunales, Bauen und Gleichstellung, Ina Scharrenbach teil und ließ sich sachkundig die Besonderheit der Gasbeleuchtung erläutern.

Bilder Barbara Schmitz



Was verbinden Sie persönlich mit den Düsseldorfer Gaslaternen?



Wolfgang Rolshoven
Baas der Düsseldorfer Jonges



Lothar Inden
Chef der St. Sebastianus Schützen

Was würden Sie dem Düsseldorfer Stadtrat empfehlen?



Bernhard von Kries
Präsident AGD e.V.



Katrin Schindler
Direktorin der Komödie Düsseldorf



Jürgen Kron
Drosie Verlag, Verlagsleiter



Dr. Werner Fliescher
Geschäftsführer Haus und Grund



Frank Doppeide
Handelsblatt Media Group



Antje Kahnt
Stadtführerin und Autorin



Dipl.-Kfm. Peter J. Wiene
Interessengemeinschaft Königsallee e.V.

IndustrieDenkmal
KulturGut

Düsseldorfer **Gaslaternen**
Weltweit einzigartig



Schönes soll bleiben!



Jobst Driessen
Geschäftsführer des Wirtschaftsclubs



Werner Dornscheidt
Messe Düsseldorf, Geschäftsführer



Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann
MdB, Stellv. FDP-Bundesvorsitzende



Heinz Wirz
Bund der Steuerzahler



Pater Elias Füllenbach OP
Prior der Dominikaner



Christiane Oxenfort
Intendantin des Düsseldorf Festivals



Josef Hinkel
Obermeister der Bäckerrinnung Rhein/Ruhr



Rainer Matheisen MdL
Sprecher der FDP-Landtagsfraktion NRW



Prof. Dr. med. Uwe Nixdorff
Internist, Kardiologe, Sportmediziner



Carsten Fritz
General Manager Steigenberger Parkhotel

Bilder/Collage Barbara Schmitz/www.barbara-schmitz.de

JETZT GEHT'S LOS - DÜSSELDORF - CITY OF GASLIGHT

Stadtmarketing kann vieles bedeuten. Ein Image für eine Stadt schaffen. Die Stadt als Produkt verstehen. Die Stadt interessant zu machen – für ihre Bewohner, für ihre Besucher. Und jeder ist eingeladen, bei der erfolgreichen Vermarktung der Stadt mitzumachen. Bürger, Vereine, Organisationen ... Wenn die Stadt etwas Einzigartiges besitzt, dann ist es Aufgabe des Stadtmarketing, diese Besonderheit herauszustellen. Für Düsseldorf sind deshalb die weltweit unverwechselbaren Gaslaternen eine beispiellose Marke. Echte Originale! Das wurde schon in der jüngeren Vergangenheit erkannt. So ist auch zu erklären, warum die Initiative zur Erhaltung der Gaslaternen Unterstützung aus verschiedenen Richtungen bekam (Bild rechts).

Bis zuletzt hatten viele Gaslicht-Freunde gezittert, ob die Ratsmehrheit für den Stadtratsbeschluss zur Erhaltung der Düsseldorfer Gaslaternen steht oder nicht. Am Ende war es dann sehr deutlich: Die übergroße Mehrheit hatte pro Gaslaternen votiert! Darunter offenbar auch so manches Ratsmitglied, das seine Meinung im Laufe der Zeit geändert hatte. Darunter beispielsweise Ratsherr Dr. Alexander Fils, CDU, dem es eine Freude und ein persönliches Anliegen war, in der Ratssitzung pro Gaslicht reden zu können und sich als Bekehrter zu outen. Vielen Dank für dieses überzeugende öffentliche Bekenntnis! Als Raum- und Stadtplaner ist Dr. Fils seit 22 Jahren Vorsitzender des Planungsausschusses und mit verantwortlich für das „Gesicht“ der Landeshauptstadt. Er ist zudem auch Kunsthistoriker und hat das Gespür für erhaltenswerte Bausubstanz und den Denkmalwert im großen Dorf am Niederrhein. Es würde die Initiative Düsseldorf Gaslicht und alle Gaslicht-Freunde sehr freuen, wenn er die Initiative zukünftig dabei unterstützen könnte, dem Stadtmarketing den wunderbaren Werbefaktor der weltweit einmaligen Düsseldorfer Gasbeleuchtung ans Herz zu legen. Jetzt, wo Düsseldorf mit Groß-Events nicht mehr punkten kann, birgt eine Vermarktung dieser Originale vielfältige Möglichkeiten, die man wunderbar zum Nutzen der Stadt ausschöpfen kann... auch im Hinblick auf das Ziel, das Gaslicht in Düsseldorf als ein Weltkulturerbe anerkennen zu lassen. Herr Dr. Fils hat bereits signalisiert, dass er die Gaslicht-Sache sehr gern unterstützen und dieses Thema einbringen will. Die Möglichkeit, einen Weltkulturerbe-Status zu erlangen, ist ziemlich verlockend. Dass die Düsseldorfer Gaslaternen zur DNA der Stadt zählen, wurde bereits an anderer Stelle erwähnt. Inzwischen wirbt der erste Beherbergungsbetrieb, das Düsseldorfer „Hotel am Hofgarten“, aktiv für die „CITY OF GASLIGHT“.

Düsseldorfer **Gaslaternen**
Weltweit einzigartig

IndustrieDenkmal
KulturGut

„Ein wichtiges Stück Heimat erhalten“

Wir unterstützen den Erhalt aller Düsseldorfer Gaslaternen

- Initiative Düsseldorf Gaslicht
- Düsseldorfer Jonges
- Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD e.V.)
- Rheinischer Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL)
- Haus und Grund
- Bund der Steuerzahler
- Bürgerverein Unterrath und Lichtenbroich
- Reichsheimstättenverein Düsseldorf-Unterrath (RVDU)
- Bürgerverein Heerdt
- Brauerei "Im Füchschen"
- Interessengemeinschaft Königsallee e.V.
- DJournal - Düsseldorfer Gesellschaftsmagazin
- Medici Kulturverein Düsseldorf e.V.
- Steigenberger Parkhotel Düsseldorf
- Hotel am Hofgarten
- Verkehrs- & Verschönerungsverein (VVV)
- Werner & Oliver Bendels Band

INITIATIVE DÜSSELDORFER GASLICHT
Bürger für den Erhalt aller Gaslaternen!

Bild, auch unten: Barbara Schmitz

Nico Wolf



UNTERSTÜTZUNG AUS DER POLITIK FÜR DÜSSELDORFS GASLICHTERSCHATZ

Der bereits erwähnte FDP-Landtagsabgeordnete und frühere Düsseldorfer Ratsherr Rainer Matheisen gehört zu den Gaslicht-Schützern der frühen Stunde. Bekannt wurde er mit seiner Online-Petition zur Erhaltung der Gaslaternen. Überhaupt stand Düsseldorfs FDP wie eine Eins hinter den Gaslaternen (vielen Dank dafür!), während bei allen anderen Parteien die Linien zwischen Befürwortern und Gegnern teilweise verschwommen waren (*Bild unten*).

FDP-Ratsherr Rainer Matheisen:

„Liebe CDU: Diese Gaslaternen sind ein Aushängeschild für Düsseldorf.“

Tradition bewahren!

Freie Demokraten
FDP



Rainer Matheisen, Manfred Neuenhaus und Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann standen stets fest an der Seite der Düsseldorfer Gaslaternen.

Bild: Twitter/FDP-Kreiswahlversammlung Düsseldorf

Nach dem Ratsbeschluss vom 14. Mai 2020 schreibt Rainer Matheisen:

„Das Düsseldorfer Gaslicht ist gerettet! Vor rund elf Jahren sollten noch alle historischen Düsseldorfer Gaslaternen abgerissen werden, es gab zu Recht große Proteste. Heute hat der Stadtrat endlich beschlossen, dass rund 10.000 Leuchten dauerhaft erhalten bleiben. Ein großer Erfolg, das jahrelange Engagement vieler Bürgerinnen und Bürger hat sich gelohnt. Besonders erwähnen möchte ich hierbei die Initiative Gaslicht, die unermüdlich in der Öffentlichkeit geworben und konstruktiv in akribischer Kleinarbeit am heutigen Beschluss mitgearbeitet hat.“

Auch der FDP-Ratsfraktion mit Marie-Agnes Strack-Zimmermann und dem Fraktionsvorsitzenden Manfred Neuenhaus möchte ich herzlich für die jahrelange Unterstützung und den konsequenten Einsatz danken. Die Freien Demokraten haben als einzige Fraktion stets wie ein Fels in der Brandung verlässlich und konsequent für unser Düsseldorfer Original gestanden. Nun geht es weiter: Restauration des Bestandes, Umsetzung innovativer Technologien wie Power-to-Gas und werben für die Anerkennung als UNESCO-Weltkulturerbe. Ich freue mich auf ein goldgelb leuchtendes Düsseldorf, das Tradition und Innovation verbindet!“

Rainer Matheisen



Verkehrsdezernentin Cornelia Zutschke,
Henkel-Saal, 6. September 2018

"Ich akzeptiere längst,
dass die Gaslaternen ein kulturhistorisch und
technisch wertvolles Denkmal sind ...
und höre auf die Menschen in dieser Stadt."



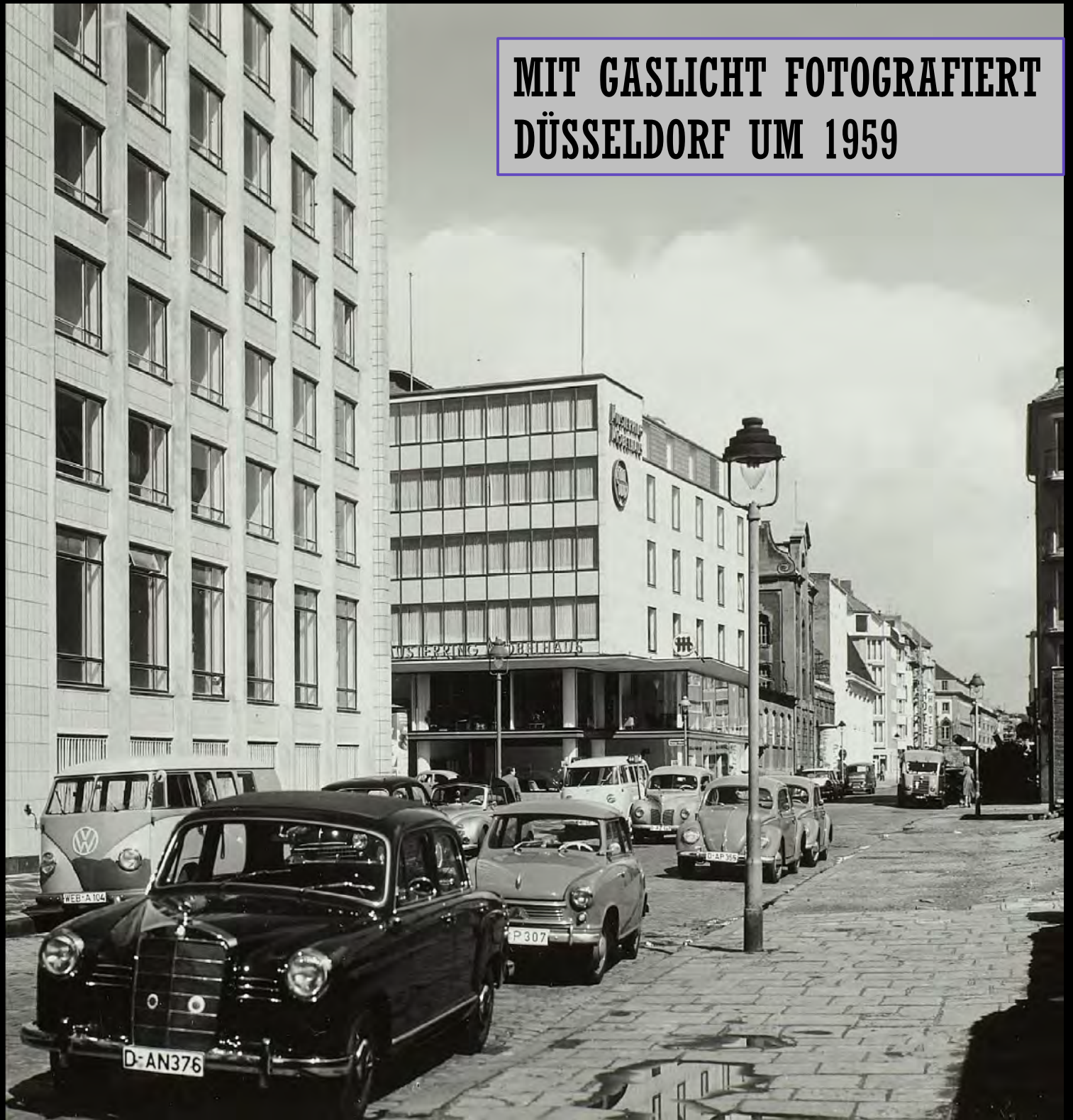
Wolfgang Rotshoven, Baas der Düsseldorfer Jonges,
2. Oktober, 2018

"Wer Gaslaternen und Denkmale
verrotten lässt, löscht Geschichte und Geschichten
aus, denn sie sind Zeugnisse unserer Stadt."



Meine Gaslaterne nimmt mir keiner!
Bild: Bettina Raetzer-Grimm

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT DÜSSELDORF UM 1959



In den 1950er Jahren waren Düsseldorfs Gasaufsatz- und -ansatzleuchten noch häufig mit dem Rech-Gasleuchtenmodell „33c“ ausgestattet. Charakteristisch an dieser Leuchte waren die treppenförmigen Stufendächer und das U-förmige Gestell. Hersteller war die Firma Rechaternen GmbH. Im Vordergrund eine derartige Gaslaterne mit einem für Düsseldorf typischen abgetreppten Stahlrohr-Gasmast. Maste dieser Art gibt es bis heute im Stadtbild. Allmählich veränderten die Gaslaternen ihr Aussehen, im Hintergrund sind auf beiden Straßenseiten bereits Gasaufsatzleuchten mit Dächern der Firma Vulkan, aber noch dem Untergestell des Modells „33c“ zu erkennen. Um welche Straße es sich handelt, ist unklar. Vielleicht kann ein alteingesessener Düsseldorfer helfen?

Bild: Sammlung Klaus Gevatter

DIE ALT-DÜSSELDORFER - NICHT NUR IN DÜSSELDORF BELIEBT

Sie prägt das Stadtbild der Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen. Man verbindet mit ihr Heimatgefühl und Geborgenheit. Diese Laterne verkörpert IHR Düsseldorf. Die Gaslaterne des Modells „Alt-Düsseldorf“ ist nach der Gasaufsatzleuchte die am meisten vorkommende Gaslaterne in Düsseldorf. Etwa 3.900 Stück stehen auf den Straßen und Plätzen der Stadt – in der Altstadt ebenso wie in zahlreichen Stadtteilen. Abgesehen von diesem typischen Gaslaternen-Typ Düsseldorfs existieren auch elektrisch betriebene sogenannte „Alt-Düsseldorfer“, jedoch mit etwas anderer Optik und leicht veränderten Proportionen. Durch den Beschluss, die Gasbeleuchtung zu erhalten, wird diese Gaslaterne auch weiter das Bild der Stadt prägen. Wann sie auf die Straße kam oder wer sie entworfen bzw. hergestellt hat, ist etwas nebulös. Angeblich soll eine Firma Schärf oder Scherff sie erstmals produziert haben. Doch diese Gaslaterne ist nicht nur in der rheinischen Metropole gefragt. Das sechseckige Modell „Alt-Düsseldorf“ wird gern als Laternenmodell der Kaiserzeit bezeichnet, ihr genaues Alter liegt im Dunkeln. Bereits seit 1866 sorgten Gaslaternen anderer Bauart für Gaslicht auf den Düsseldorfer Straßen. Das heute bekannte Modell „Alt-Düsseldorf“ wirkt historistisch und lässt Gestaltungselemente früherer Epochen, z.B. aus der Zeit des des Barock erkennen.

Früher konnten Laternenmodelle bestimmten Städten zugeordnet werden. Viele Kommunen hatten „ihr“ stadttypisches Modell einer Gasleuchte. Ganz vorn steht dabei die Berliner Modellleuchte, die fälschlicherweise auch als „Schinkel-Laterne“ bezeichnet wird, dabei wurde sie erst 1892 vorgestellt, Karl Friedrich Schinkel starb aber schon 1840. Auch das Modell „Alt-Düsseldorf“ bekam schon das Etikett „Schinkel-Laterne“, was jedoch völlig falsch ist. Vielleicht hatte man die am Dach angebrachten Zierecken mit Baumeister Schinkel assoziiert.



*Alt-Düsseldorfer Gaslaterne in Rinteln.
Bild Oliver Frühschütz*



Links: Blaue „Alt-Düsseldorfer“ mit Fernzünder-Attrappe in Köln; rechts Original-Gaslaterne in Düsseldorf. Bilder: unbek./Wikipedia und Joachim Raetzer



Stadttypische Laternen besaßen übrigens auch Frankfurt am Main und Nürnberg (vierseitig), Leipzig und Dresden (sechseitig), Hamburg (Rundglocke) und viele andere
Übrigens auch die Stadt Köln, doch deren prachtvolles sechseitiges Modell verschwand im Laufe der Zeit, und es ist nicht bekannt, dass auch nur eine dieser „Alt-Kölner“ Laternen irgendwo überlebt hätte. Ein Kuriosum am Rande ist, dass man sich heute in Gassen der kleinen Kölner Altstadt mit elektrisch betriebenen, blau (!) gestrichenen „Alt-Düsseldorfer“ Modellen bestückt hat.

In den letzten Jahrzehnten ging die Gasstraßenbeleuchtung fast überall zum allergrößten Teil verloren. Verschiedene Städte mit weiter existierender Gasstraßenbeleuchtung erweiterten nun ihre Palette und erwarben „fremde“ Modelle zur Installation auf den Straßen. So kamen „Alt-Düsseldorfer“ Modelle in anderen Städten zu Ehren.

Aktuell findet man die „Alt-Düsseldorfer“ heute zum Beispiel in Frankfurt am Main, dort sogar teilweise auf einem Gaskandelaber montiert, von dem wir inzwischen wissen, dass dieser Kandelaber in ganz ähnlicher Form das Vorgängermodell des heute gebräuchlichen Alt-Düsseldorfer Kandelabers war.



Frankfurter Gaslicht-Kombinationen mit „Alt-Düsseldorfer“: Links auf einen typischen Frankfurter Wandarm (Motiv: Weintrauben) in Sachsenhausen; daneben auf Frankfurter Stadtkandelaber in Bockenheim; rechts mit Frankfurt-Sachsenhäuser Kandelaber (wie früher auch in Düsseldorf) in Sachsenhausen. Bilder: Markus Jurziczek und Tilman Agena



Links: Gaskandelaber in Wuppertal-Cronenberg. Die „Alt-Düsseldorfer“ ist für den wuchtigen Kandelaber aber zu zierlich; in der Mitte in Bitburg vor dem Rathaus; rechts Laternenwartung im Moers. Bilder: Slg. ProGaslicht



Obere Reihe links: Gaskandelaber in Wuppertal-Cronenberg. Die „Alt-Düsseldorfer“ ist für den wuchtigen Kandelaber aber zu zierlich; in der Mitte in Bitburg vor dem Rathaus; rechts Laternenwartung im Moers. Unten links: Wand-Gasleuchte in Soltau. Bilder: Sammlung ProGaslicht

Außerdem ist die „Alt-Düsseldorfer“ Gaslaterne in Moers, Wuppertal, Soltau, Neustadt an der Weinstraße, Zerbst, Attendorn und Bad Mergentheim zu finden, vielleicht auch noch an weiteren Standorten. Die Montage erfolgte dabei teilweise auf historischen Kandelabern, auf Reko-Masten, aber auch mittels Wandkonsolen.

An dieser Stelle ist ausschließlich von Gaslaternen die Rede, also „Alt-Düsseldorfer“ mit Gasbeleuchtungstechnik. Bekannt sind aber auch etliche Leuchten dieses Typs mit Strombetrieb in vielen Kommunen.

Die „Alt-Düsseldorfer“ gehört zur DNA von Düsseldorf, ist ein Markenzeichen dieser Stadt – und schon länger auch ein Exportschlager.

Wenn manche Städte mit dem Gedanken spielen, diese Leuchte zur Aufhübschung des Ortsbildes zu erwerben und einzusetzen, dann sollten die Lichtexperten dieser Städte mit den Stadtwerken Düsseldorf Kontakt aufnehmen.

Nico Wolf

FRANKFURT AM MAIN - SELTENE GASLATERNEN VERSCHWINDEN

Schon mehrmals berichteten wir aus der Mainmetropole über die Gaslaternen. Wie bekannt ist, sollen sie bis auf einen winzigen Rest von sechs Stück verschwinden – so beschloss es vor sechs Jahren die Stadtverordnetenversammlung mit schwarz-grüner Mehrheit. Die Proteste vieler Tausende Frankfurter Bürgerinnen und Bürger wurden ignoriert und abgebürstet. Inzwischen sind mehr als 1.000 Gaslaternen entfernt worden. Zwar passiert diese Demontage der Gasbeleuchtung langsamer, als es die abrißwütigen Lokalpolitiker im Sommer 2014 beschlossen. So wurden zwischen 2014 und 2016 „nur“ 357 Gasleuchten entfernt, geplant waren ursprünglich 1.140. Doch inzwischen geht man auch an historisch wertvolle und seltene Gaslaternen. Mal ist es hier einer der wenigen Gusskandelaber, mal ist es da eine Wand-Gaslaterne.

So verschwanden kürzlich zwei sogenannte Sachsenhäuser Gusskandelaber mit Verlängerungsstücken und darauf montierten Gasaufsatzleuchten, die in einer Grünanlage an der Ostparkstraße standen. Erst der eine Mast, dann der andere. Die beiden Laternen waren die einzigen dieser Art.



Abgesehen von einigen wenigen Exemplaren im Stadtteil Alt-Sachsenhausen waren diese beiden Gusskandelaber die letzten ihrer Art im öffentlichen Raum. Hier stehen sie noch am Ostpark. Interessant ist, dass dieser Gaskandelaber-Typ das Vorgängermodell des heute in Düsseldorf bekannten Gaskandelabers war.



Beide Bilder: Markus Jurziczek

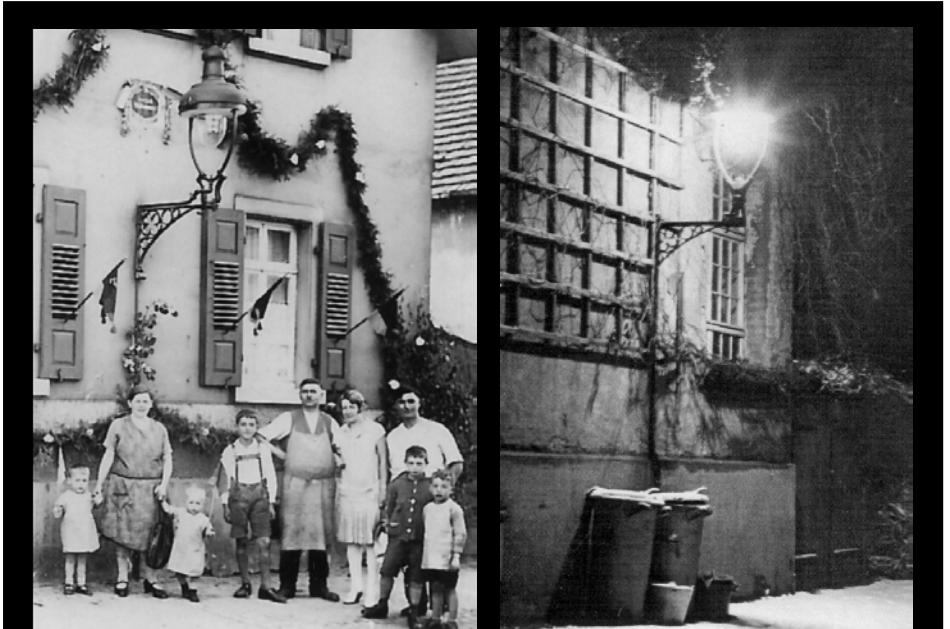
Ein ähnliches Schicksal droht nun auch einer Wand-Gaslaterne im Frankfurter Stadtteil Griesheim. In der Taläckerstraße befindet sich diese Wandkonsole – ein historisches Einzelstück, das im Laufe der Zeit unterschiedliche Gaslaternen trug. Was mit den wertvollen Laternen passiert, ist unklar und lässt schlimmes befürchten. Es stellt sich die Frage, warum die Stadt oder das zuständige Dezernat nicht einschreiten. Weiß man dort überhaupt etwas vom unseligen Treiben des zuständigen Beleuchtungsmanagers? Schon vor einigen Jahren verschwand ein seltener Wandarm samt vierseitiger Alt-Frankfurter Gaslaterne, sie war an einer Seitenwand des Hindemith-Turms in Sachsenhausen befestigt. Wo ist sie geblieben? Statt ihrer ließ die zuständige Firma eine billige, historisch nachgemachte Funzel aus Vollplastik nach Art einer Alt-Münchner Laterne aufstellen.

Was die Straßenbeleuchtung angeht, so gibt es einen fundamentalen Unterschied zwischen Frankfurt am Main und der Gaslichtstadt Düsseldorf. Während die städtische Gasstraßenbeleuchtung in Düsseldorf auch der Stadt gehört – manche sagen durchaus berechtigt, die Laternen gehören DEN DÜSSELDORFERN – liegen die Eigentumsverhältnisse am Main anders. Dort gehören die Straßenlaternen dem Bewirtschafter der Beleuchtung, der „Straßenbeleuchtung Rhein-Main GmbH“ (kurz: SRM). Das ist ein 100%-iges Tochterunternehmen des Frankfurter Energieversorgers Mainova AG. Es gibt zwischen der Stadt Frankfurt am Main und dem Beleuchtungsmanager „SRM“ einen Bewirtschaftungsvertrag. In diesem Vertrag scheint Erstaunliches vereinbart zu sein. So kann die „SRM“ beispielweise Gasleuchten (Maste, Leuchtenköpfe ...) neu am Markt einkaufen und aufstellen, was sie durchaus auch tut. Die anfallenden Kosten werden der Stadt in Rechnung gestellt – und die Stadt bezahlt. Wer nun aber glaubt, die neu angeschafften Leuchten gehörten jetzt der Stadt, der irrt. Die Leuchten gehen immer in den Besitz der „SRM“ über. Fallen Reparaturen oder Wartungskosten an – dann zahlt wieder die Stadt. Für die „SRM“ dürfte das ein lohnendes Geschäft sein. Immer fließt das Geld aus dem städtischen Haushalt, doch die Laternen bleiben Eigentum des Bewirtschafters. Und dieser kann offenbar mit den Laternen machen, was er will. Die Stadt scheint keinerlei Rechte zu haben bzw. sie nicht auszuüben, auch der Denkmalschutz ist außen vor. Für die „SRM“ also ein Freibrief, Laternen aus dem Stadtbild zu tilgen, die Stadt macht sich einen schlanken Fuß.

Es ist bekannt, dass die „Straßenbeleuchtung Rhein-Main“, die für die Unterhaltung der Beleuchtung in Frankfurt zuständig ist, die Gaslaternen möglichst schnell aus dem Stadtbild entfernen will. Dafür scheint sie alles zu tun. Vor allem deren technischer Chef Thomas Erfert wird von manchen als rabiater Gaslaternen-Hasser angesehen. Insider wissen, dass für den Betrieb der Gaslaternen Gasglühkörper ohne Thorium verwendet werden, die offenbar von minderwertiger Qualität sind. Ein direkter Vergleich zu den Düsseldorfer Gaslaternen macht das mehr als deutlich. Während die Düsseldorfer Gaslichter strahlen und funkeln, dümpeln die Frankfurter vor sich hin. Doch es scheint niemand zu interessieren, vor allem nicht im Rathaus. Diese Ignoranz macht einen wütend.

Die zu Anfang erwähnten gusseisernen Lichtständer gehören zu den wenigen, erhaltenen Gusskandelabern der Frankfurter Gasstraßenbeleuchtung. Für Jedermann mit einem gesunden Menschenverstand wäre völlig klar, dass hier die Denkmalschutzbehörde einzuschreiten hat und die wertvollen Laternenmaste für die Nachwelt sichert. Doch weit gefehlt. Die Frankfurter Denkmalschützer nehmen ihre Aufgaben, die historische Gasstraßenbeleuchtung betreffend, nicht wahr. Sie hatten seinerzeit, als deutlich wurde, dass die Gaslaternen abgerissen werden sollen, keinen Einspruch erhoben. Sie hatten sogar die Argumente des Beleuchtungsmanagers übernommen, die Gaslaternen seien zu teuer, nicht klimafreundlich usw. Seit wann bewertet der Denkmalschutz die zu schützenden Objekte nach Wirtschaftlichkeit oder ökologischen Gesichtspunkten? Und eine der Mitarbeiterinnen der Frankfurter Denkmalschutzbehörde, die man zum Bürgerdialog am 6. September 2018 nach Düsseldorf eingeladen hatte, verstieg sich vor hunderten Zuhörern zu abenteuerlichen Aussagen wie, „...man würde die Frankfurter Gaslaternen auch abbauen, weil es mehr als 360 verschiedene Modelle gäbe ...“ In Wirklichkeit besitzt Frankfurt eine ähnlich gestaltete Gasleuchten-Modellpalette wie Düsseldorf (5 Grundtypen). Da stellt sich die Frage: Hatte die Frankfurter Denkmalschützerin gelogen (bewusst oder unbewusst)? Wusste sie es nicht besser? Hat sie sich überhaupt mit dem Thema beschäftigt? Der Auftritt dieser Dame in Düsseldorf regt mich immer noch auf! Die Denkmalschutzbehörde in Frankfurt glänzt bis zum heutigen Tage durch Untätigkeit. In der Zwischenzeit verschwinden Preziosen der Frankfurter Geschichte.

Nico Wolf



Die Wandkonsole mit Gasleuchte in Frankfurt-Griesheim ist ein Einzelstück. Oben links mit einer anderen Gaslaterne.
Bilder: Sammlung PGL, Karl Ruh, Joachim Raetzer



AUGSBURG - GASLICHTGENUSS IN DER ÄLTESTEN SOZIALSIEDLUNG DER WELT

Augsburg ist eine Stadt mit langer Gaslicht-Tradition. Die Einführung der Gasbeleuchtung wurde am 2. August 1845 vom ersten Bürgermeister Richard Anton Nikolaus Carron du Val (1793-1846) bestätigt. Zum damaligen Zeitpunkt wurde Augsburg von 655 Öllaternen beleuchtet. Am 15. Mai 1847 schloss die Stadt Augsburg mit Baron August von Eichenthal einen 30jährigen Vertrag, in dem die Stadt, ohne irgendwelche Herstellungskosten zahlen zu müssen, 335 Gaslaternen bekam. Zur Durchführung dieses Unternehmens wurde eine Aktiengesellschaft, die Augsburger Gasbeleuchtungs-Gesellschaft gegründet. Augsburg war nach Nürnberg die zweite bayerische Stadt mit Gasbeleuchtung. Am 17. Dezember 1848 brannten die ersten Augsburger Gaslaternen. 1849 waren 307 Gaslaternen und 288 Öllaternen in Betrieb.

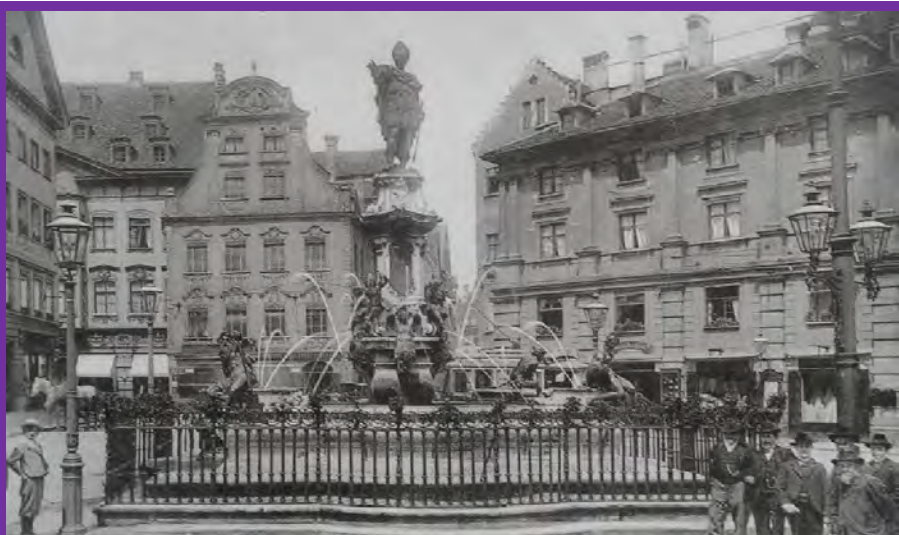
1854 gründete Ludwig August Riedinger (1809-1879) seine „L. A. Riedinger Maschinen- und Broncewaaren-Fabrik Actien-Gesellschaft“, die unter anderem sehr viele Gasapparate und Gaslampen herstellte. Noch heute sind in der Augsburger Altstadt die sogenannten Riedinger-Leuchten zu sehen.

Für die Versorgung der Laternen mit dem sogenannten Stadtgas war die Gasfabrik vor dem Jakobertor, die 1848 fertiggestellt wurde, zuständig. 1863 waren 528 Gaslaternen und noch 112 Öllaternen in Betrieb. Im Jahr 1863 kommt es zur Errichtung einer zweiten Gasfabrik durch L.A. Riedinger. Die vollständige Umrüstung Augsburgs auf Gasbeleuchtung war im September 1864 abgeschlossen. Insgesamt 631 Gaslaternen sorgten von da ab für die Beleuchtung der Stadt.

Mit einigen der bedeutendsten Gaslampenfabriken besaß Augsburg für seine fortschrittliche Ausstattung die besten Voraussetzungen. L.A. Riedinger beispielsweise war einer der größten Namen der Branche. Die Regelung der Gasbeleuchtung in den öffentlichen Straßen richtete sich in Augsburg nach witterungs- sowie monats- und jahreszeitbedingten Richtlinien. Auch die Leuchtkraft der Gaslampen war vertraglich festgelegt: Sie sollte der Helligkeit von 13 Wachskerzen entsprechen. Bis das Entzünden der Leuchten dank technischen Fortschritts automatisch ablief, kümmerte sich allabendlich der städtische Laternenanzünder darum, dass die Straßen in hellem Schein leuchteten.



Vier- und sechsseitige Gaslaternen an Wandarmen in der Augsburger Altstadt. Bild unbekannt/Sammlung ProGaslicht



Gaslaternen am Augustusbrunnen (1913). Rechts sind sie an einem Fahrleitungsmast der Straßenbahn montiert. Bild: unbek./Sammlung PGL

1873 waren bereits 908 Gaslaternen in Betrieb, die bis dato verwendeten Lochbrenner wurden gegen sogenannte Schnittbrenner ausgetauscht. 1876 stieg die Anzahl erstmals auf über 1.000 Laternen an. Im Jahr 1888 (nach 40 Jahren) standen 1.211 Gaslaternen in Augsburg. 1892 wurden probeweise zwei Straßen und sieben Laternen vor dem Rathaus mit Auer-Laternen (Gasglühlicht) ausgestattet. 1894 waren jeden Abend 21 Laternenanzünder beschäftigt, die 1.269 Gaslaternen jeden Abend anzuzünden und in der Frühe wieder zu löschen hatten.

Die Einführung des Auer Gasglühlichtes bei der Gasstraßenbeleuchtung erfolgte 1895, im gleichen Jahr wurde die Anzahl von 1.330 auf 1.925 Stück erhöht, da eine allgemeine Beleuchtungsverbesserung vorgenommen wurde. 1899 stieg die Anzahl erstmals auf mehr als 2.000 Laternen. In jenem Jahr war

die Umstellung aller Gaslaternen auf das Auersche Gasglühlicht abgeschlossen. Im Jahr 1907 übernahm die Stadt die zwei privat betriebenen Gaswerke, die Gasbeleuchtung wurde städtisch. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts begann man mit der Einführung von Zünd- und Löschuhren der Firma Kilchmann. 1913 hatte man bereits 2.517 Gaslaternen auf das neue System umgerüstet.

Bis 1915 hatten die Augsburger Gaswerke das Monopol, das nur Gas für Beleuchtungszwecke verwendet werden durfte. Ausnahmen mussten vom Gaswerk genehmigt werden. Ab 1915 „durften“ in Augsburg dann auch elektrische Lampen zur Beleuchtung verwendet werden. Das neue Gaswerk der Stadt Augsburg ging in jenem Jahr in Augsburg-Oberhausen in Betrieb, die zwei alten Werke werden stillgelegt. Im Jahr 1917 wurde wegen der Gassparmaßnahmen des Krieges die Einführung der elektrischen Straßenbeleuchtung in der Innenstadt veranlasst, doch erst seit 1928 erfolgte eine planmäßige Durchführung. Voraus gingen allerdings zahlreiche Vororte, die – weil ohne Gasversorgung – schon seit 1901/02 eine elektrische Straßenbeleuchtung besaßen. Am 31. März 1933 betrieb die Stadt Augsburg 1.650 Gas- und 750 Elektroleuchten.



Typische Augsburger Gaslaterne im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum.
Bild Oliver Frühschütz

1936 wurde die erste Hauptstraße komplett elektrisch beleuchtet, ansonsten waren nun alle Gaslaternen auf Druckwellenzündung (Fernzündung und Fernlöschung) umgestellt worden, die letzten Laternenanzünder wurden anderweitig weiterbeschäftigt. Es war nun möglich, innerhalb von fünf Minuten in der ganzen Stadt die Straßenlaternen ferngesteuert ein bzw. auszuschalten. Der Beruf des Laternenanzünder stirbt somit nach 88 Jahren in Augsburg aus. In jenen Jahren stieg die Anzahl der Beleuchtungskörper stark an, am 31. März 1938 wurden 2.712 Gas- und 1.323 Elektroleuchten gezählt. Im Zweiten Weltkrieg war auch die Stadtbeleuchtung teilweise zerstört worden. Am 30. Juni 1953 zählte die Statistik 2.120 Gas- und 1.977 Elektroleuchten. Ein Jahr später wurden 100,5 km Straßen in Augsburg mit Gas beleuchtet. 2.510 Gasleuchten standen 2.229 Elektroleuchten gegenüber, die Gasbeleuchtung hatte also noch die Nase vorn. Aber nun drehte sich das Blatt. Im Jahr 1969 standen 2.099 Gaslaternen 8.099 Elektroleuchten gegenüber. Nachdem die Stadt beschlossen hatte, die Gasbeleuchtung abzuschaffen, wurden zwischen 1975 und 1977 die letzten 668 Gaslaternen abgebaut, nur sechs Laternen in der Fuggerei blieben.

Die Gaslaternen in der Fuggerei sind heute die letzten in ganz Augsburg, die über das städtische Erdgasnetz betrieben werden. Für die Wartung der sechs Gaslaternen in der Fuggerei sind nach wie vor die Stadtwerke Augsburg (swa) zuständig. „Sie kümmern sich um die Versorgung mit Gas sowie die Instandhaltung der historischen Leuchten“, berichtet Wolf-Dietrich Graf von Hundt, Administrator der Fuggerschen Stiftungen. Die Lampe in der Ochsen-gasse stammt sogar noch aus der Riedinger Produktion. „Uns liegt es am Herzen, die Gaslaternen in der Fuggerei zu erhalten, denn ihr Licht ist wirklich sehr besonders“, erklärt Sabine Darius, Verwaltungsmitarbeiterin bei den Fuggerschen Stiftungen. „Die Fuggerei nimmt ihre Besucher mit in eine vergangene Zeit. Im Licht der Gaslaternen wirkt die Atmosphäre noch einzigartiger.“

Mit Worten lässt sich der unvergleichliche Schein der Gaslaternen jedoch nur umschreiben. Um in den wahren Genuss des Gaslichts, das die Welt industrialisierte und somit modernisierte, zu kommen, eignet sich beispielsweise ein abendlicher Spaziergang durch die älteste Sozialsiedlung der Welt am besten.



Oben: Gaslaternen mit stehendem Gasglühlicht. Bild: Slg. PGL;
Unten: Bilder vom Abriss der letzten Augsburger Gaslaternen. Quelle: Augsburg Blätter 1975.



DIE FUGGEREI - EINE STADT IN DER STADT MIT 142 WOHNUNGEN

Die Fuggerei wurde vor knapp 500 Jahren von Jakob Fugger dem Reichen (1459-1525), auch im Namen seiner verstorbenen Brüder Georg und Ulrich, als Reihenhaussiedlung für bedürftige Augsburger erbaut und erfüllt seitdem ununterbrochen ihren Stiftungszweck. Denn auch heute können Menschen mit geringem Einkommen für 88 Cent Jahreskaltmiete und drei tägliche Gebete in der Fuggerei wohnen. Besucher erleben in dieser ältesten Sozialsiedlung der Welt eine äußerst spannende Reise zurück in die Geschichte – und den ganz normalen Alltag der 150 Fuggereibewohner von heute.



*Fugger-Denkmal in der Fuggerei.
Bild Wolfgang B. Kleiner*



Jakob Fugger. Portrait (Ausschnitt) von Albrecht Dürer. Rechts Sondermarke des Saarlandes von 1959 zum 500. Geburtstag Fuggers

Wenn man in diesen Frühlingstagen durch eines der alten Stadttore die Augsburger Fuggerei betritt, fühlt man sich unversehens in ein anderes Zeitalter versetzt. An den kopfsteingepflasterten Gassen reihen sich kleine, gelbe Häuser im Renaissance-Stil. Die uralten eisernen Klingelzüge an den niedrigen Türen, die stilvollen Gaslaternen an den Häuserwänden und die die Fassaden schmückenden Heiligenfiguren vermitteln das Gefühl, vor einer mittelalterlichen Filmkulisse zu stehen.

Mit ihrer Größe von 15.000 qm belegt die Fuggerei eine beachtliche Fläche nahe der Augsburger Innenstadt. Das Areal ist seit jeher durch eine Mauer von der Umgebung abgegrenzt, bis heute schließen die Pforten um 22.00 Uhr. Die 67 Reihenhäuser mit je zwei Wohnungen entstanden ab dem Jahr 1516 in mehreren Bauabschnitten. Im Laufe der Zeit wurden außerdem die St. Markus-Kirche, zwei Museen und ein Verwaltungsgebäude errichtet. Für die beginnende frühe Neuzeit war die Infrastruktur der Fuggerei mit ihrer geradlinigen Anordnung von Häusern, Wegen und Plätzen zukunftsweisend und visionär. Bis heute spürt man beim Spaziergang durch die Fuggerei eine angenehm geordnete und idyllische Atmosphäre.

Wilder Wein rankt an den Fassaden der pittoresken, ockerfarbenen Reihenhäuschen. Mit ihren roten Ziegeldächern, grünen Fensterläden und schmucken Giebeln sehen sie anheimelnd aus. Viele der Gäste, die Tag für Tag durch die schmalen Gässchen der Fuggerei Augsburg strömen, würden am liebsten gleich selbst einziehen. Zumal der Mietpreis unschlagbar ist: 88 Cent Jahreskaltmiete plus Nebenkosten zahlen die Bewohner der ältesten Sozialsiedlung der Welt.

Seit 500 Jahren leben hier Augsburger Bürger katholischen Glaubens, die unverschuldet in Not geraten sind. Die Miete entspricht einem Rheinischen Gulden. So wollte es damals der Stifter – und daran halten seine Nachfahren bis heute fest.



Abendstimmung in der Fuggerei. Bild Wolfgang B. Kleiner



Die Fuggerei um 1910. Es sind viereckige Gaslaternen installiert; unten um 1930, nun mit den sechseckigen Riedinger-Laternen.



Bei diesem Stifter handelt es sich um niemand anderen als Jakob Fugger den Reichen, den berühmtesten Sohn der Stadt. Der Kaufmann, Montanunternehmer und Bankier kam vor rund 500 Jahren zu einem sagenhaften Vermögen, umgerechnet auf die heutige Zeit wären es rund 400 Milliarden Euro. Sein Leben und Wirken prägten Augsburgs Geschichte und Gesicht bis heute. Das ist nicht nur in der Unterstadt spürbar, wo die Fuggerei liegt, sondern auch in der Oberstadt mit ihren prunkvollen Stadtpalästen. Von dort aus steuerte der einst reichste Mann Europas seine weltweiten Geschäfte. Eine kleine Bronzebüste auf dem Gelände der Fuggerei erinnert seit 2007 an den tiefgläubigen Unternehmer und Wohltäter.



1945 lagen weite Teile der Fuggerei in Trümmern. Bildquellen unbekannt



Im Zweiten Weltkrieg wurde die Fuggerei stark zerstört, vier Fünftel der Häuser waren nicht mehr bewohnbar. Zwischen 1947 und 1955 wurde die Siedlung aus dem

Vermögen der Fugger'schen Stiftungen ihrer einstigen Gestalt möglichst ähnlich wieder aufgebaut und sogar noch um ein Drittel vergrößert. Heute informieren zudem in der Fuggerei Augsburg drei sehenswerte kleine Museen zur Geschichte der Stiftung, zum Leben in der Fuggerei und zu ihrer teilweisen Zerstörung im Zweiten Weltkrieg sowie dem anschließenden Wiederaufbau. Hier treffen die Gäste auch auf Wolf-Dietrich Graf von Hundt, den Geschäftsführer der „Fürstlich und Gräfllich Fuggerschen Stiftungs-Administration“. Er verwaltet deren Vermögen. Dieses besteht vor allem aus 3.200 Hektar Wald – und der sei „Freud und Leid“ zugleich, da der Holzpreis starken Schwankungen unterworfen ist.

Zum Glück zieht die Fuggerei von Jahr zu Jahr mehr Gäste in ihren Bann. Der geringe Eintrittspreis kommt den Anwohnern und dem Erhalt der Sozialsiedlung zugute, die dafür etwa neue Bäder bekommen. „Gäste begeistert die Geschichte dieser städtebaulichen Skurrilität und dass ein Projekt, das sich vor 500 Jahren jemand ausgedacht hat, so lange durchhält. Dann kommt natürlich hinzu, dass die Story der Familie Fugger kein Einzelthema ist, sondern dass die Fugger an ganz vielen Stellen in Augsburg eine Rolle spielen“, berichtet Wolf-Dietrich Graf von Hundt.

Doch was ist das Geheimnis dieses einmaligen sozialen Projektes? Warum lebt es sich in der Fuggerei nicht nur preiswert – sondern auch gut? „Hier darf jeder sein, wie er will“, bringt Graf von Hundt es auf den Punkt. Er lobt das Gemeinschaftsgefühl der Anwohner und betont: „Die Gewissheit, dass jeder Anwohner ein sicheres Dach über dem Kopf hat, wirkt sich sehr positiv auf die Menschen aus.“



Bild Allie Caulfield



Bild Oliver Frühschütz



Bild Wolfgang B. Kleiner



Bild: buzzard525

Bei einem kühlen Getränk klingt der Tag im lauschigen Biergarten aus. „An Orten wie der Fuggerei, wo Sie den Genius Loci spüren, können Sie Augsburg wirklich verstehen“, findet Graf von Hundt. Denn hier erfahren die Gäste, dass Jakob Fugger eben kein egoistischer Kapitalist war, sondern auch das Gemeinwohl im Sinn hatte: „Geld war kein Selbstzweck, sondern hat Arbeitsplätze und Möglichkeiten geschaffen.“ Wer nur die prachtvollen Fuggerhäuser der Augsburger Oberstadt besucht, verpasst diese entscheidende Erkenntnis. So gibt Jakob Fugger den Gästen der Fuggerei bis heute eine kleine Lektion in praktischer Nächstenliebe. Oder wie Graf von Hundt es formuliert: „Das bürgerschaftliche Engagement wurde in deutschen Städten erfunden. Es wäre schön, wenn dieses Engagement wieder zunehmen würde, denn es tut unserer Gesellschaft gut.“

Bettina Raetzer-Grimm

Quellen:

Auszüge: Thomas Hosemann / <https://www.bayern.by/traditionell-anders/stadtverfuehrung/fuggerei-augsburg/>

NETTETAL - DIE STADT INVESTIERT IN NEUE BELEUCHTUNG / HISTORISCHE GASLATERNEN WERDEN NICHT (MEHR) ANGETASTET



Im März 2017 hatten die Anwohner endlich gewonnen. Die Stadtwerke begannen mit der Instandsetzung der historischen Gaslaternen. Bild Ralf Schmeink

Die Stadtwerke erwähnten auch die historische Gasstraßenbeleuchtung und betonten, diese bleibe unangetastet. Offenbar weiß man bei dem Unternehmen inzwischen um den Wert der historischen Gaslaternen in Lobberich. Das ist eine totale Umkehr von früheren Aussagen zum Gaslicht. Es ist noch nicht allzu lange her, als Vertreter der Stadtwerke, aber auch der Stadt Nettetal die Gaslaternen in Lobberich als altertümliche Auslaufmodelle im Visier hatten. Sie seien ständig defekt, störanfällig und nicht mehr zu reparieren. Zudem gäbe es keine Ersatzteile mehr. So hörte man seinerzeit. Doch Ralf Schmeink, engagierter Lobbericher Bürger und Gaslicht-Liebhaber rackerte unermüdlich zusammen mit Anwohnern – und tatsächlich gab es ein Umdenken. Die Stadtwerke lenkten ein. Die liebgewonnenen Gaslichter durften bleiben – und wurden modernisiert.

Die 17 Gasleuchten in Lobberich sind der Rest einer über Jahrzehnte gewachsenen Gasbeleuchtungsanlage. Authentische, historische Leuchten mit seltenen Gaskandelabern. Zu den städtischen Gasleuchten kommen noch einige privat betriebene Gaslaternen hinzu. Wie jetzt in Düsseldorf zeigt auch das kleine Nettetal-Lobberich, das man mit Engagement für eine gute Sache einiges bewegen kann.

BRG

Interessantes war in diesen Tagen von den Stadtwerken Nettetal zu hören. Das Unternehmen bewirtschaftet insgesamt 6.600 Straßenleuchten. Etwa 1.300 davon befinden sich im Ortsteil Lobberich. Diese elektrischen Leuchten sollen nun auf ein insektenfreundliches Licht umgestellt werden. Zudem will man ältere elektrische Leuchten durch LED-Leuchten ersetzen, um Energie zu sparen und einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten. Harald Rothen, Prokurist bei den Stadtwerken Nettetal, erläuterte gegenüber lokalen Medien, dass es das Ziel sei, eine möglichst hohe Energieeinsparung bei verbesserter Lichtqualität zu erreichen. Man bevorzuge warmweißes Licht, das für Menschen und Tiere angenehmer sei. Ein weiteres Thema, das die Stadtwerke angehen wollen, ist die Lichtverschmutzung. Mit neuen warmweißen LED-Leuchten will man nun das Licht besser abschirmen und auf bestimmte Flächen richten.



Gaslaternen in der Mühlenstraße und im Windmühlenweg. Bilder Ralf Schmeink



BERLIN

WIE DIE STADT VOR 100 JAHREN
ZUR METROPOLE WURDE

Die Entwicklung Berlins seit 1800. Als Gasversorgung und Gasbeleuchtung die Stadt in moderne Zeiten führten

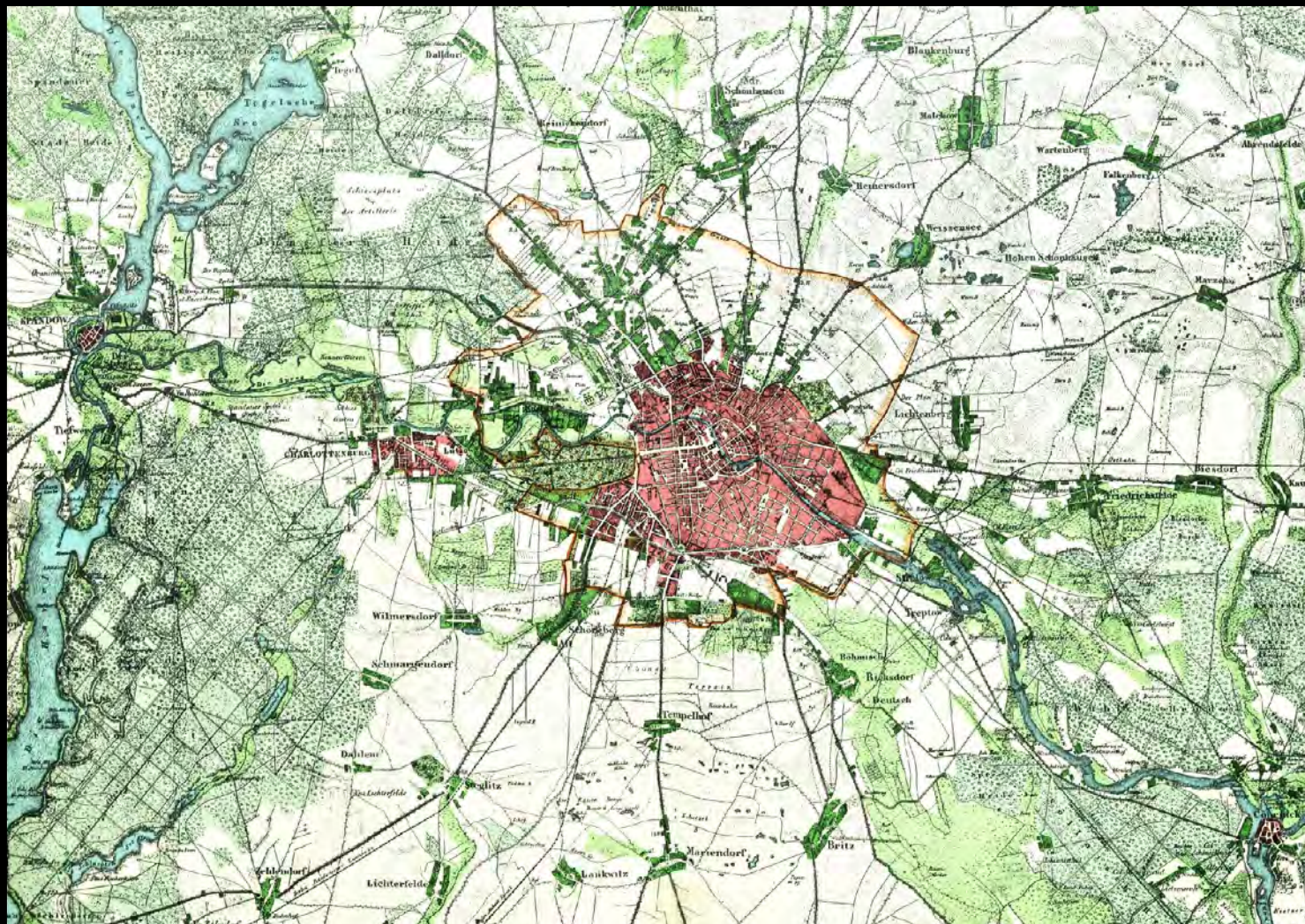
Wer heute an die Metropole Berlin mit seinen etwa 3,7 Millionen Einwohnern denkt, wird sich kaum vorstellen, wie es an gleicher Stelle um die Mitte des 19. Jahrhunderts aussah.

VON DER PROVINZSTADT ZUM INDUSTRIESTANDORT

Als der französische Kaiser Napoleon I. mit seinen Truppen durch Europa zog, war Berlin lediglich eine mittelgroße Provinzstadt. Im Jahr 1810 lebten 163.000 Menschen in der Stadt, damals sprach man von 163.000 „Seelen“. Nach den Befreiungskriegen 1813/15 wurde Berlin allmählich zur Haupt- und Residenzstadt des Königreichs Preußen. Binnen dreier Jahrzehnte verdoppelte sich die Zahl der Bewohner vor allem durch Zuzug aus den meist preußischen Provinzen auf etwa 328.000 (1840). Um Berlin herum befand sich eine 4,5 Meter hohe und etwa 15 km lange Ring- und Zollmauer. Die Fläche Berlins war seit etwa 100 Jahren gleichgeblieben und betrug etwa 1.400 ha. Die Größe entsprach in etwa der des alten Berliner Bezirks Tiergarten. Die städtische „Feuersocietät“ (Feuerversicherung) registrierte etwa 8.380 „bürgerliche Vorderhäuser“, daneben existierten innerhalb der Stadtmauern aber auch viele unbebaute bzw. landwirtschaftlich genutzte Flächen.



Wappen Berlins von 1839



Berlin um 1840. Die bebauten Flächen sind in rot, die Stadtgrenze Berlins braun umrandet. Westlich von Berlin die Stadt Charlottenburg, ganz links am Rand Spandow (heute Spandau), rechts unten Cöpenick.



An Seilen über der Straße befestigte Öllaternen spendeten vor der Gaslicht-Ära Licht. Bild: PGL

DUNKLES BERLIN

Berlin lag damals inmitten eines nahezu reinen Agrarstaates (Preußen) mit einer völlig veralteten Produktionswirtschaft. Ein einheitlicher deutscher Staat existierte nicht, stattdessen eine Vielzahl unabhängiger Staaten mit Schutzzöllen und unterschiedlichen Rechts- und Wirtschaftssystemen. Berlin besaß zu dieser Zeit nur eine unzureichende Stadtbeleuchtung mit etwa 2.400 Öllaternen, die meisten davon hatte man 1682 aus Holland importiert. Die Öllaternen waren in breiten Straßen auf Granitpfählen montiert, in schmalen Gassen mittels Wandhalterungen an Häusern befestigt oder bei etwas mehr Platz mit Stricken oder Ketten über der Straße aufgehängt. Der Betrieb und der Unterhalt dieser Öllaternen oblag sogenannten Laternenansteckern. Die Laternen brannten nur im Winterhalbjahr (September bis Mai). Und so spottete man in Berlin: „Hier in Berlin, am ersten Mai, dem Wonnemonat der Liebe, sorgt unsere Straßenpolizei für abendliche Trübe. Kein Lämpchen brennt, es ist vorbei mit modischer Aufklärerei ...“ Etwas außerhalb des Berliner Stadtzentrums war es vollkommen dunkel, Öllaternen gab es nur in Ausnahmefällen. Auch eine im Jahr 1803 erlassene Verordnung über das Beleuchtungswesen in Preußen brachte keine signifikante Besserung. Zudem wurde es noch düsterer, als Napoleons Truppen im Jahr 1806 Berlin besetzten und Preußen Reparationszahlungen an Frankreich leisten mussten. An eine fortschrittliche Gasbeleuchtung, wie sie bereits aus England bekannt war, dachte noch niemand. Allerdings wurde im Jahr 1816 erstmals eine private Gasbeleuchtungsanlage in einem Berliner Maschinenbaubetrieb probenhalber eingeführt.

DIE EINFÜHRUNG DER GASBELEUCHTUNG



Nachbau der ersten Berliner Gaslaterne englischen Ursprungs („Camberwell-Laterne“), Standort Gaslaternen-Freilichtmuseum Berlin. Bild Joachim Raetzer

Doch das Interesse der preußischen Regierung an der neuartigen Gasbeleuchtung für Berlins Straßen und Plätze stieg. Man holte Expertenmeinungen aus England ein, dort stand sozusagen die Wiege des Gaslichts. Ab 1824 fanden dann konkrete Vertragsverhandlungen zwischen dem englischen Gasexportunternehmen „Imperial Continental Gas Association“ – kurz ICGA – und Vertretern des preußischen Staates und der Polizeibehörde statt. Vor allem die Polizei machte Druck, eine moderne Beleuchtung zu installieren, weil durch die starke Zunahme der Bevölkerung Berlins auch die Zahl der Verbrechen stark angestiegen war. Am 21. April 1825 wurde in Berlin der Vertrag über die Errichtung einer öffentlichen Gasbeleuchtung zwischen der ICGA und dem preußischen Innenministerium sowie der Polizei abgeschlossen. Am 20. September 1826 brannten erstmals Gaslaternen auf dem Prachtboulevard „Unter den Linden“. Die Beleuchtung der Straßen und Plätze Berlins innerhalb der Ringmauern Berlins wurde 1829 vorläufig abgeschlossen. Berlin besaß nun 2.719 Laternen, darunter 1.789 Gas- und 930 Öllaternen. Berlins damalige Vororte – das waren beispielsweise die Friedrichsvorstadt und die Rosenthaler Vorstadt – wurden ausschließlich mit Öllaternen beleuchtet.

BERLINS ERSTES GASLATERNENMODELL

Die erste Berliner Gaslaterne wurde in England entworfen und war vermutlich aus Kupfer gefertigt worden. Es handelte es sich um eine vierreisige Laterne, die man in einer Korbkonstruktion befestigte, um sie für Wartungszwecke komplett herausnehmen zu können. Die sogenannte „Camberwell-Laterne“ (der Name geht auf ihr erstes Einsatzgebiet zurück) besaß ein pagodenförmiges Dach und Klarglasscheiben. Sie wurde auf einem dreigliedrigen Bündelpfeilermast aus Eisenguss montiert, am oberen Ende des Bündelpfeilers (damals auch als „Säule“ bezeichnet) befand sich

ein für England typisches seitlich angebrachtes Leitereisen für den Laternenwart. Aus dem dreigliedrigen Bündelpfeiler wurde später ein Viergliedriger. Dieser Mast ist bis heute für Berlins Stadtbild prägend. Im Laufe der Zeit wurden später auch mehr und mehr repräsentative Gaslaternen aufgestellt, also wuchtigere Kandelaber mit teilweise mehreren Gaslaternen.

Der bekannteste und eindrucksvollste dieser Kandelaber dürfte der sogenannte „Schinkel-Kandelaber“ gewesen sein. Es ist der einzige Lichtständer, der definitiv Karl Friedrich Schinkel zugerechnet werden kann. Dieser Gaskandelaber im klassizistischen Stil – hergestellt in der Königlichen Eisengießerei – wurde 1830 auf dem Schlossplatz aufgestellt. Er trug insgesamt neun Gaslaternen, acht davon mit sechs Seiten, die mittlere, höher montierte und weiter ausladende Laterne mit acht Seiten. Der Kandelaber wurde in seiner Geschichte mehrmals versetzt, so um 1900 auf den (nicht mehr vorhandenen) Dönhoffplatz, um 1910 auf den Schinkelplatz. Seit Ende des Zweiten Weltkrieges gilt er als verschollen. Eine Initiative des früheren Berliner Lichtexperten Hans Heckmann, ihn zu rekonstruieren und wieder aufzustellen, verlief im Sande.

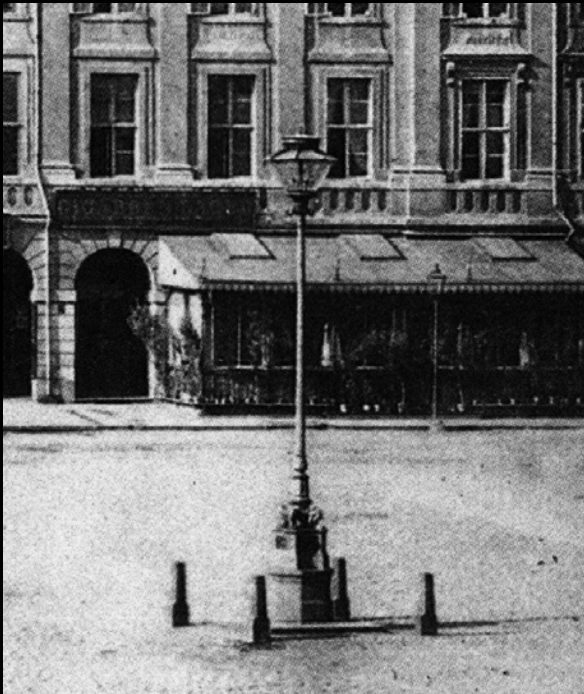


Blick vom Schlossplatz auf die Breite Straße 1881, im Vordergrund der Schinkelkandelaber mit neun Laternen. Die Modelle der installierten Laternen wechselten im Laufe der Zeit mehrmals. Bildquelle unbekannt

BERLINS PRÄCHTIGSTER LICHTSTÄNDER – DER SCHINKELKANDELABER VON 1830



Links: Der Schinkel-Kandelaber auf dem Schinkelplatz (um 1930), bestückt mit den typischen Berliner Modellleuchten. Bildquelle unbekannt; rechts Blick von unten zur Krone. Bild Klaus Eschen, Deutsche Fotothek df_e_0010321



Dieses Modell stand seit 1835 auch auf dem Pariser Platz vor dem Brandenburger Tor



Berlin, An der Stechbahn 1865 mit Gaslaterne und Pollern. Links Ausschnittvergrößerung. Bild Friedrich Albert Schwartz

Außer dem Schinkel-Kandelaber wurden noch andere repräsentative Gaskandelaber aufgestellt, darunter zum Beispiel die sogenannten Perronkandelaber mit meist sechseitigen, ausladenden Gaslaternen. Doch erst die Einführung der städtischen Gasbeleuchtung im Jahr 1847 sorgte für viele, weitere Gaskandelaber-Modelle.

BERLIN ALS KÖNIGSRESIDENZ UND GEWERBESTANDORT

Das Berlin des Jahres 1840 war im Wesentlichen durch drei unterschiedliche Teilbereiche gekennzeichnet: Als erstes ist die Residenzstadt mit ihren repräsentativen Arealen, dem Königshof, den Beamten und Militärs zu nennen. Hierzu gehört auch die Stadt als Anziehungspunkt für Wissenschaft und Kultur; zum Zweiten der Gewerbestandort, anfangs vor allem durch die

Textilindustrie geprägt, später dann durch die Eisenverarbeitung; drittens die ländliche Stadt mit Ackerbau und Viehzucht sowie anderen ländlichen Gewerken innerhalb und außerhalb der Berliner Stadtmauern mit ihren 18 Stadttoren.



Der von Karl Friedrich Schinkel gestaltete Dom um 1856. Der Dom wurde 1894 abgerissen, um einem Neubau Platz zu machen. Rechts eine vierseitige Gaslaterne der englischen ICGA. Bildquelle unbekannt

Um Berlin herum, vor allem im Norden, Osten und Süden lag die märkische Landschaft, gern auch als „sandige Ebene“ bezeichnet. Dort befanden sich zahlreiche, weit voneinander entfernte, kleine Landgemeinden (meist unter 1.000 Einwohner), noch kleinere Gutsbezirke und als einzige Landstadt Köpenick mit ca. 1.930 Einwohnern. Vom Zentrum Berlins bis nach Köpenick waren es 16 km, damals eine halbe Tagesreise mit der Postkutsche. Ein etwas anderes Bild bot sich im Westen: Hier lag etwa 5,5 km vom Berliner Zentrum entfernt die Stadt Charlottenburg, das vor allem durch sein Schloss und die ausgedehnten Parkanlagen geprägt war. Noch weiter westlich traf man auf die Garnisonsstadt Spandow mit etwa 9.000 Einwohnern und dem Standort der königlichen Geschützgießerei.



Pariser Platz und Brandenburger Tor um 1850. Rechts ein von Pollern umgebener Gaskandelaber (siehe auch Seite 38). Bild Leopold Ahrendts

DIE EISENBAHN ERREICHT BERLIN

Es war eine etwas verschlafene Region während der Ära des Biedermeier. Doch das änderte sich jetzt, denn nun begann die Entwicklung Berlins zum prosperierenden Wirtschafts- und Gewerbezentrum. Der Boden dazu wurde bereits 1826 bereitet, als eine englische Gasgesellschaft die Gasbeleuchtung einführte. Es war der frühe Beginn des Industriezeitalters. Zwölf Jahre nach dem Erleuchten der ersten Berliner Gaslaternen erreichte die Eisenbahn die Residenzstadt Berlin. Die erste Linie verband 1838 Berlin mit Potsdam, 1841 kam die Fernbahn nach Köthen hinzu, 1842 die Bahnstrecken nach Frankfurt/Oder und Eberswalde bzw. Stettin. Mit der Eisenbahn entstand im Norden Berlins das sogenannte „Feuerland“, eine ganze Reihe Lokomotiv-, Waggon- und Maschinenfabriken. Für die dort beschäftigten Arbeiter wurden die ersten Mietskasernen errichtet, zum Amüsement der Beschäftigten entstanden Bierbrauereien. Im Nu wurden die vorhandenen Freiflächen Berlins bebaut, auch über die Mauern der Stadt hinaus und vor allem im Norden und Nordosten. Das führte schließlich zu einer ersten „Eingemeindungswelle“: Im Jahr 1841 kamen Prenzlauer Berg, Friedrichshain, Luisenstadt und die Rosenthaler Vorstadt zu Berlin. Zwanzig Jahre später erfolgten weitere weiträumige Eingemeindungen: Tiergarten, Wedding und Kreuzberg wurden Teile Berlins, dessen Fläche nun auf 5.923 Hektar wuchs. Nun lebten schon mehr als 500.000 Menschen in der Stadt, etwa 40 Prozent davon außerhalb der alten Stadtmauern, sodass diese 1867/68 abgebrochen wurde. Mit den Eingemeindungen wuchs auch das zu beleuchtende Stadtgebiet auf 59 qkm².



Die Borsig Maschinenbauanstalt in der Chausseestr (1847) versinnbildlicht den Beginn des Industrie-Zeitalters in Berlin. Bild Karl Eduard Biermann

Die Gasversorgung der Stadt durch die englische Gasgesellschaft ICGA bekam aufgrund der expandierenden Entwicklung Berlins bald Konkurrenz durch ein städtisches Unternehmen. 1847 wurden die Städtische Berliner Gaswerke GASAG gegründet. Als nächste nachhaltige Infrastrukturmaßnahme wird in Berlin 1853 eine zentrale Wasserversorgung eingeführt.

BERLIN BEKOMMT STÄDTISCHE GASLATERNEN



Sechseckige Gaslaternen auf schlanken Bündelpfeilmasten – das waren die ersten städtischen Berliner Gaslaternen. Eduard Gärtner malte dieses Bild 1852/53, es zeigt die Prachtmeile „Unter den Linden“ mit Blick auf das Stadtschloss. Rechts das Reiterstandbild Friedrichs des Großen mit besonderen Gaskandelabern.



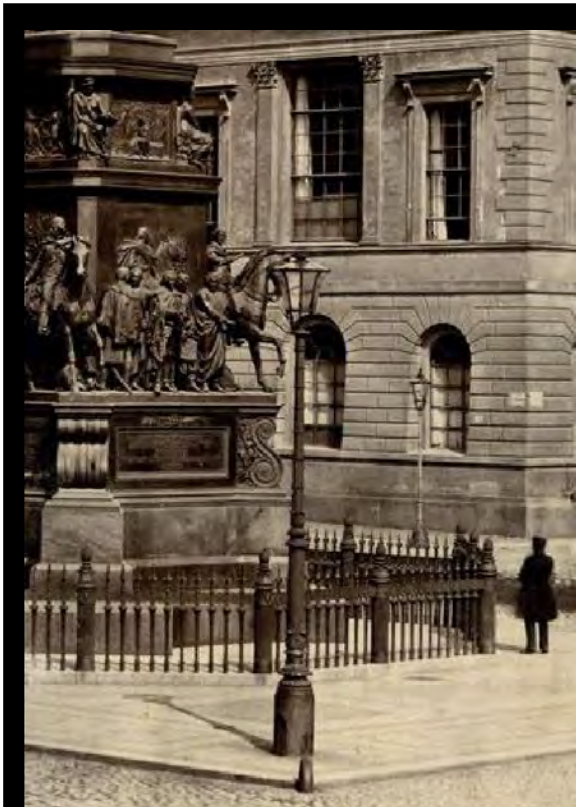
Gaslaternen an der von Karl-Friedrich Schinkel entworfenen Bauakademie. Bild (Ausschnitt) von Eduard Gärtner (1868)

Über die Geschichte der Berliner Gasversorgung haben wir bereits mehrfach im Zündfunken berichtet. Zunächst errichtete die englische „Imperial Continental Gas Association“ – kurz ICGA – eine Gas-Erleuchtungsanstalt in der Nähe des Halleschen Tores (heute Gitschiner Straße), die Grundsteinlegung erfolgte am 30. August 1825. Am 20. September 1826 gingen die ersten Berliner Gaslaternen in Betrieb. Im März 1842 beschloss Berlins Magistrat und die Stadtverordnetenversammlung die Gründung eines eigenen städtischen Gaswerks, das am 25. August 1844 durch königliche Kabinettsorder genehmigt wurde und am 1. Januar 1847 seine Produktion aufnahm. 2.055 städtische Gaslaternen sorgten nun für Licht auf Berlins Straßen.

Das Jahr 1847 war auch die Geburtsstunde für die erste städtische Berliner Gaslaterne, sie wurde von der Berliner Firma Schulz & Sackur hergestellt. Ihre Form war nicht besonders aufwändig, sie sollte die Standardgasleuchte Berlins werden. Sie bestand aus sechs Seiten mit Klarglas, einem pagodenartigen Dach und einer am Laternenboden befindlichen beweglichen Klappe mit Scharnier. Sie wurden ebenfalls auf einem Bündelpfeilmast montiert, dieser war nun nicht mehr drei- sondern viergliedrig.

Schon bald war sie zahlreich im Berliner Stadtraum zu finden. Um die gleiche Zeit entwarf der sächsische Gasingenieur Rudolph Sigismund Blochmann ein Nachfolgemodell der ersten Berliner „Camberwell-Laterne“. Diese war wieder vierseitig, jedoch ohne die frühere Korbkonstruktion. Der Latermentyp existierte noch bis etwa 1910.

Abgesehen von diesen beiden Standard-Laternen wurden in Berlin in den folgenden Jahrzehnten immer mehr besondere Gaskandelaber aufgestellt, so beispielsweise im Jahr 1853 die vier Gaskandelaber von Johann Heinrich Strack am Reiterstandbild Friedrichs II. Unter den Linden (siehe auch Seite 40).



Einer von vier Gaskandelabern am Reiterstandbild Friedrichs II., aufgestellt 1853



Städtische Gaslaternen, das Dach mit Opalglas, vor der Königlichen Nationalgalerie. Bildquellen (auf dieser Seite) unbekannt

Mit der Reichsgründung 1871 und der neuen Funktion Berlins als Reichshaupt- und Kaiserstadt nahm der Wunsch nach repräsentativen Stadtmöbel noch mehr zu. In Berlin bereicherten nun mehr und mehr zahlreiche kunstvoll und aufwändig gestaltete Lichtständer das Stadtbild. Die Anforderungen an einen umfassenden Ausbau der Berliner Straßenbeleuchtung erhöhten sich massiv in bis dahin unbekannte Dimensionen.



Bündelpfeilmast mit städtischer, sechseckiger Gaslaterne auf dem Alexanderplatz (1860).



Oben: Mehrere Gaskandelaber auf dem Platz vor dem Brandenburger Tor (1880). Entwurf um 1865: Johann Heinrich Strack.
 Unten eine andere Perspektive mit dem Reichstag im Hintergrund, rechts das Brandenburger Tor.
 Bilder Friedrich Albert Schwartz





Oben: Der östlich des Brandenburger Tores liegende Pariser Platz wurde mit zweiarmigen Gaskandelabern beleuchtet (1885). Der Entwurf (um 1865) stammt ebenfalls von Johann Heinrich Strack. Darauf wurden sechsseitige Laternen mit Mehrfach-Schnittbrennern montiert. Über den Stil dieses Kandelabers, der auch Unter den Linden aufgestellt wurde, gingen die Meinungen auseinander. Das „Kuratorium für das städtische Erleuchtungswesen“ sah ihn als Zierde der Lindenpromenade, der zeitgenössische Lichtexperte Heinrich Lux kritisierte den Kandelaber als genudelten Laternenpfahl, bei dem die Arabesken der Arme und die Palmette in der Mitte um die Palme der Geschmacklosigkeit ringen würden. Kandelaber dieser Bauart sind leider nicht erhalten.
Bild Friedrich Albert Schwartz



Gaslaternen an der Herkulesbrücke, die über den Königsgraben führte, dieser gehörte zu den alten Berliner Festungsanlagen Bild nach 1871. Hinten links das Rote Rathaus. Bildquelle unbekannt



Neuer Markt um 1880: Sechsseitige Gaslaterne (Sonderbauform), vermutlich auf einem Bündelpfeilmast. Bildquelle unbekannt

Ab den 1860er Jahren hatte sich das Anwendungsspektrum des Gases erweitert, es diente nun allmählich nicht mehr nur zur Beleuchtung. Inzwischen gab es bereits diverse mit Gas betriebene Geräte wie Kühlschränke, Waschmaschinen, Gasmotoren, Wasserheizer, Bügeleisen, Lockenbrennstäbe u.v.m. Die jährliche Gaserzeugung lag 1870 bei etwa 34 Millionen Kubikmeter. Neben 7.926 öffentlichen städtischen „Gasflammen“ (Gaslaternen) existierten 313.793 Privatflammen (private Gaslampen). Im Jahr 1880 war die Zahl der öffentlichen Gaslaternen schon auf 11.991 gestiegen. Und die Anforderung an mehr Licht auf den Straßen nahm stetig zu, vor allem aufgrund der Zunahme von Fuhrwerken, Droschken und öffentlichen Verkehrsmitteln (Pferdeomnibus seit 1846, Pferdebahn seit 1865, mit Dampf bzw. Strom betriebene Straßenbahnen seit 1881).



Gaslaternen (Sonderbauform) auf Bündelpfeilmasten vor dem Victoria-Theater in der Münzstraße (1881). Bildquelle unbekannt

Die Kapazitäten mussten nun stetig erweitert werden. Weitere Gaswerke waren erforderlich, die Stadt Berlin erwarb dazu Grund und Boden in angrenzenden Gemeinden wie Friedenau oder Schmargendorf. 1893 wurde die Gasanstalt V in Schmargendorf fertiggestellt, nachdem kurz zuvor der Bau in Friedenau am Widerstand der Anwohner gescheitert war.

MODERNISIERUNG DER GASBRENNER

In den 1880er Jahren begann man mit der Erprobung neuartiger Brennersysteme für die Gasbeleuchtung. Inzwischen waren die ersten elektrischen Leuchten in Betrieb genommen worden, und die Gastechologie beeilte sich, Schritt zu halten. Nacheinander testete man in Berlin 1880/81 Bray-Brenner (verbesserte Schnittbrenner), dann Intensivbrenner (ab 1881) und ab 1882 Laternen mit Regenerativ-Brennern, die Friedrich Siemens 1879 entwickelt hatte. Für diesen Brenner hatte Friedrich Siemens eine besondere Gaslaterne mit großen Abmessungen und einem markanten Essenrohr konzipiert. 1889 kam schließlich die Regenerativ-Lampe des Ingenieurs Julius Schülke in Berlin zum Einsatz, die aber nur ein kurzes Intermezzo gab. Das Besondere an dieser Laterne war ihre Form: Sie blieb die einzige, bekannte Rundmantellaterne in Berlin.



Die Königstraße 1894 mit seltsam anmutenden, kopflastigen Gaslaternen, darin Regenerativ-Brenner für mehr Lichtausbeute. Bildquelle unbekannt



Oben: Gaslaterne mit Regenerativ-Brenner auf einem Bündelpfeilmast am Palais Hardenberg um 1891. Unten: Verschiedene Gaslaternen am Molkenmarkt um 1885. Links eine Regenerativ-Laterne von Friedrich Siemens. Bildquellen unbekannt





Die Petristraße um 1880. Hier sind noch die vierseitigen Blochmann-Laternen mit Schnittbrenner an den Häusern montiert. Unten die Nikolaikirchgasse mit der Nikolaikirche (hinten) um 1885. Die Umstellung scheint im Gange zu sein, links eine Berliner Modellleuchte, rechts eine Blochmann-Gaslaterne am Haus. Bilder Friedrich Albert Schwartz



Mit diesen Entwicklungen waren die Möglichkeiten einer weiteren Verbesserung der Lichtausbeute bei der Gasbeleuchtung ausgeschöpft. Das flackernde Gaslicht erschien als nicht mehr konkurrenzfähig gegenüber der neuen, elektrischen Konkurrenz. Doch das sollte sich einige Jahre später ändern.

IMMER MEHR GAS

Zur Jahrhundertwende 1899/1900 sah Berlins Gasversorgung folgendermaßen aus: Das älteste Berliner Gaswerk am Stralauer Platz wurde 1899 stillgelegt, die Anlagen wurden danach für viele Jahrzehnte als Zentralwerkstatt und -magazin genutzt. Dafür produzierten vier Gaswerke weiter Stadtgas: Gitschiner Straße, Müllerstraße, Danziger Straße und Schmargendorf. Im Jahr 1890 lag die Tagesleistung aller Gaswerke bei knapp 700.000 Kubikmeter. Insgesamt 27.900 Gaslaternen und 1.518.988 Privatflammen wurden mit dem Gas gespeist. Es existierten 23 Gasbehälter, die Länge des Rohrnetzes betrug 1.018 km. Berlin zählte seinerzeit bereits etwa 1,8 Millionen Einwohner.



Repräsentative Gaskandelaber mit drei Berliner Modelleuchten vor dem Reichstag um 1895. Die Modelleuchten („Schinkeillaternen“) wurden 1893/94 von der städtischen GASAG entworfen. Der Entwurf des Kandelabers stammt von 1890. In den ersten Jahren waren die davor montierten Laternen noch mit Schnittbrennern ausgestattet, ab 1894 dann die Modelleuchten mit stehendem Gasglühlicht. Bildquelle unbekannt

DAS GASGLÜHLICHT EROBERT BERLIN UND DIE WELT

Als im Jahr 1885 der österreichische Chemiker, Erfinder und Ingenieur das Gasglühlicht der Öffentlichkeit vorstellte, bekam die Gasbeleuchtungstechnologie einen enormen Schub. Auer hatte entdeckt, dass manche seltene Erden bei starker Hitze ein leuchtstarkes Licht abgeben. Der Erfinder konstruierte den Auerbrenner, bei dem ein mit Thorium und Ceroxid getränkter, schlauchförmiger Körper (Gazeschlauch) mit der Gasflamme eines Bunsenbrenners zum hellweißen Glühen gebracht werden konnte. 1892 wurde der Auerbrenner erstmals in Deutschland vorgestellt. Über den Berliner Gastechner Julius Pintsch (1840-1919) kam der Auer-Brenner nach Berlin.

Um 1893/94 wurde das neue System in Berlin erprobt. Danach wurde Berlins Gasbeleuchtung auf das neu entwickelte Auer-Gasglühlicht umgestellt. Zwischen 1895 und 1898 erhielten alle 27.900 Berliner Gaslaternen diese bahnbrechende Beleuchtungstechnik, die zu enormen Einsparungen beim Gasverbrauch führte.



Englischer Wandarm mit Blochmann-Laterne, die bereits auf stehendes Glühlicht umgestellt wurde (um 1900). Bild Heinrich Zille



Links: Blick von der Koch- über die Wilhelmstraße auf die Kolonnaden und das Prinz Albrecht Palais (1895), vorn eine Transparent-Gaslaterne, die auf das Polizeirevier 36 hinweist. Bildquelle unbekannt



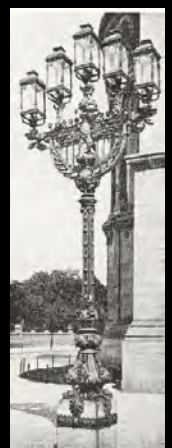
Dreiarmer Gaskandelaber im Jüdenhof (um 1920). Bildquelle unbekannt



Die Tauentzienstraße um 1897, im Hintergrund die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche. Bemerkenswert der am linken Bildrand sichtbare Bündelpfeilermast mit einer Transparent-Gaslaterne, eine Kugelleuchte mit der Aufschrift „Feuermelder“ und einem Pfeil. Zu sehen ist auch ein Dampftriebwagen. Sogenannte Dampfstraßenbahnen verkehrten in Berlin von 1888 bis 1898.



Über die sogenannten „Schwechten-Leuchten“, die rund um die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche platziert waren, hatten wir im Zündfunken bereits berichtet. Die vierseitigen Rechteck-Laternen gehörten zu einer aufwändig gestalteten Gasbeleuchtungsanlage nach dem Entwurf des Architekten Franz Schwechten (1841-1924). Sie bestand aus einer Vielzahl von schmiedeeisernen Kandelabern, hergestellt wurden sie in der Berliner Kunstschmiede Ferdinand Paul Krüger. Außerdem gehörten zu dieser Gaslichtanlage auch Gaslaternen, die mit Auslegern an reichlich verzierten Fahrleitungsmasten der Straßenbahn montiert waren (Großes Bild, die Laternen sind in etwa 3,50 m Höhe angebracht und mit stehendem Gasglühlicht ausgerüstet). Die Laternen drückten das Selbstbewusstsein der wohlhabenden und eigenständigen Stadt Charlottenburg aus. Bildquelle unbekannt





Luftschifferdenkmal auf dem Dönhoffplatz mit Pressgas-Hängeleuchten im Juli 1913. Das Denkmal wurde anlässlich des 25jährigen Regierungsjubiläums Kaiser Wilhelms II. vermutlich aus Gips errichtet und nach Ende der Feierlichkeiten wieder abgebaut.



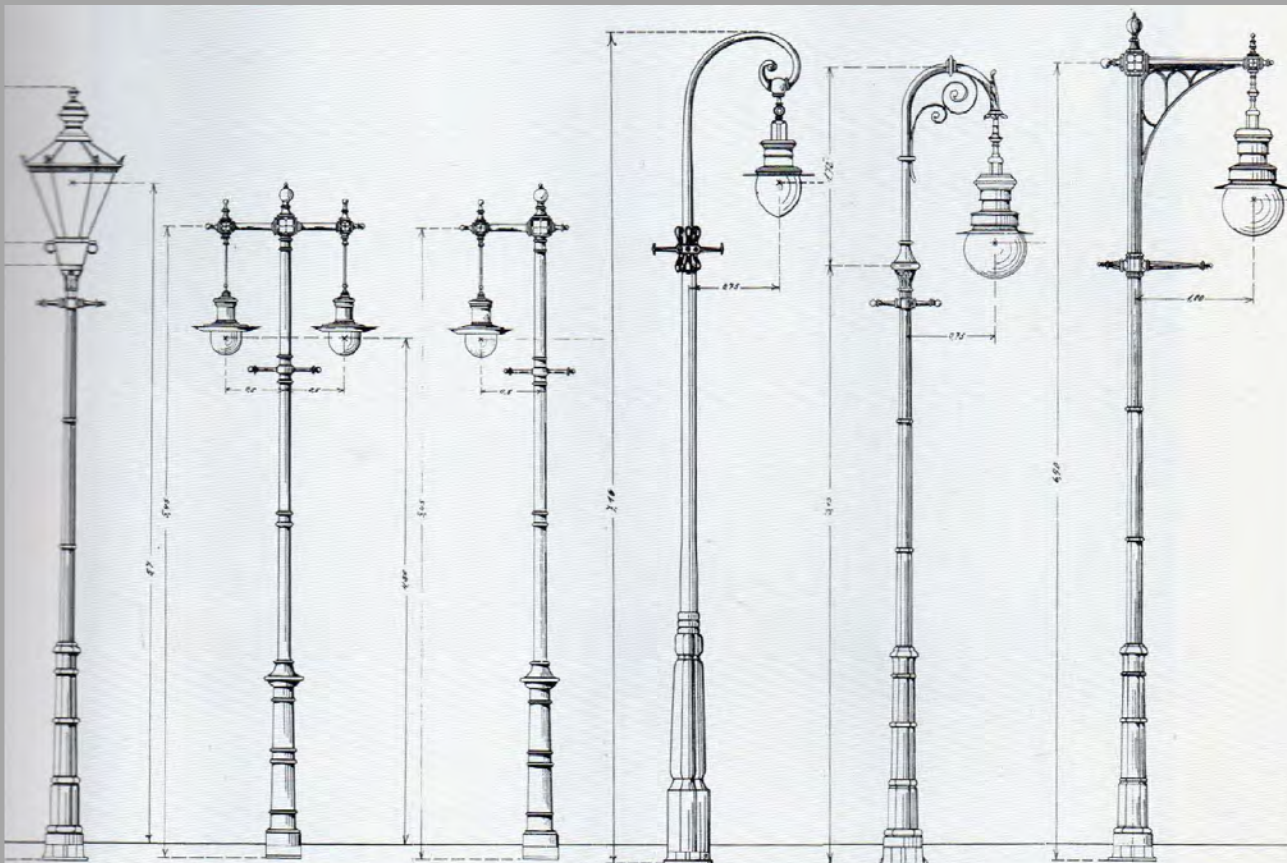
U-Bahnbau im Jahr 1912. In Bildmitte eine Pressgasleuchte. Bildquellen oben und unten unbekannt

Weitere Meilensteine in der Entwicklung der Gasbeleuchtungstechnik kamen nur wenige Jahre später. Zuerst erprobte man, die Gasbeleuchtung weiter zu intensivieren. Ab 1900 begannen Versuche mit einer Starklichtbeleuchtung. Schließlich entwickelte man das Pressgas. Dabei wurde das Gas komprimiert dem Brenner zugeführt, sodass die Leuchtkraft massiv gesteigert werden konnte. Ab 1901 leuchteten Pressgaslaternen am Alexanderplatz, zunächst noch mit stehenden Auerbrennern. Als 1905 das von Otto-Felix Mannesmann und anderen entwickelte „hängende“ bzw. invertierte Gasglühlicht vorgestellt wurde, bedeutete dies eine zweite Revolution bei der Gasbeleuchtungstechnologie. Jetzt wurde nochmals erheblich am Gasverbrauch eingespart, dafür das Gaslicht weiter verbessert und intensiviert. Beides zusammen – hängendes Gasglühlicht und Pressgas – führten 1907 dazu, dass die Pressgasbeleuchtung in Berlin ihren Siegeszug antrat. Die Berliner GASAG entwickelte eigens



Doppelarmiger Pressgas-Kandelaber auf dem Wittenbergplatz. Bild Slg. PGL

dafür besondere Pressgaskandelaber. Die Pressgasbeleuchtung erreichte nun die Helligkeit der elektrischen Bogenlampen und hatte die erforderliche Lichtstärke für verkehrsreiche Straßen. Für mehrere Jahrzehnte war die Pressgasbeleuchtung die dominierende Beleuchtung vieler Berliner Hauptverkehrsachsen und wichtiger Plätze. Und auch in der selbstständigen Stadt Charlottenburg zeigte man sich vom Pressgaslicht angetan. Die Stadtverwaltung entschied sich, den Kurfürstendamm mit seinem dichten Baumbestand mit Pressgas-Hängeleuchten auszustatten und nicht mit elektrischen Bogenlampen.



Preßgaskandelaber, entworfen in den Werkstätten der Städtischen Gaswerke, 1902-1910 (Auswahl).
 Von links nach rechts: (1) Modell K44³, 1902; (2) Modell K25¹⁴, 1906 (Kurfürstendamm/Joachimsthaler Straße); (3) Modell K25¹⁰, 1909 (Brommybrücke, Kurfürstendamm); (4) Modell K44⁵, 1906, Preßgas-Invertlicht-Kandelaber; (5) Modell K44⁵, 1908, Aufsatz für Preßgas-Invertlicht auf Preßgas-Kandelaber K44³; (6) Modell K44², 1906, Preßgas-Invertlicht-Kandelaber



Die Entwicklung der Preßgasbeleuchtung (1911)



Der allgemeine Gasverbrauch steig auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts weiter enorm an. Ab 1901 hatte die GASAG Münzgasmesser eingeführt, dadurch wurde die Gasnutzung auch für Arbeiterhaushalte attraktiv. Außerdem begann die GASAG, eine breite Palette von Leistungen anzubieten. Neben der Verlegung von Rohren stellte sie ihren Gaskunden auch Zweilochkochplatten, Schlauch, Lyra und einen Beleuchtungsgegenstand unentgeltlich zur Verfügung. Danach schoss der Gasverbrauch enorm in die Höhe. Wieder musste ein neues, moderneres Gaswerk her. 1902 begann man mit der Errichtung der Gasanstalt VI in Tegel, 1905 nahm es die Arbeit auf. Architektonisch war es wohl das interessanteste Berliner Gaswerk und der Umfang war enorm. In Tegel wurden nun etwa ein Drittel der gesamten Gasversorgung Berlins erzeugt. Im Jahr 1912 wurde das veraltete Gaswerk III (Müllerstraße) stillgelegt. Alle Gasproduktionsstätten waren durch Leitungen miteinander verbunden.

Berlins städtische Gaswerke GASAG waren nun zum größten Unternehmen Europas geworden, täglich gingen etwa 4.000 Rechnungen an die Kunden. Der wirtschaftliche Erfolg der GASAG führte dazu, dass man sich den Bau eines großzügigen, repräsentativen Verwaltungssitzes in der Neuen Friedrichsstraße 109 (heute Littenstraße) leisten konnte. Im Gebäude war so viel Platz, dass hier auch für mehrere Jahrzehnte die Berliner Städtischen Wasserwerke ihren Sitz hatten.

Das Gaswerk Tegel VI um 1910. Bildquelle unbek.

AUCH DIE ENGLISCHE GASGESELLSCHAFT EXPANDIERTE



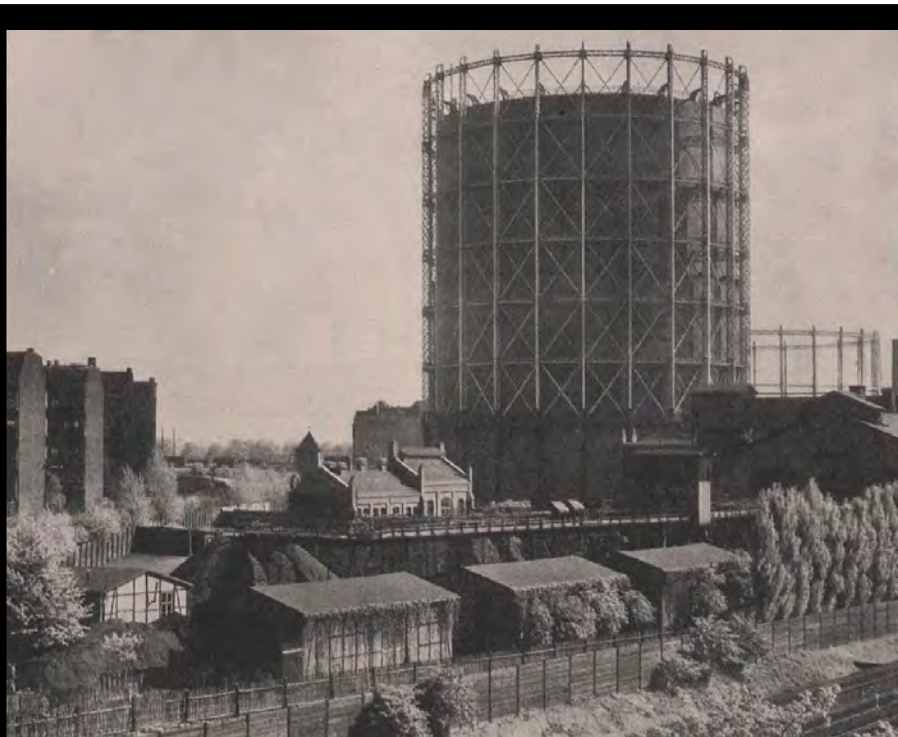
Wie bereits in der letzten Ausgabe des Zündfunken berichtet, beschloss die englische ICGA den städtischen Berliner Gaswerken Paroli zu bieten. Bestehende Gaswerke wurden modernisiert und erweitert, der Versorgungsbereich mehr und mehr ausgedehnt, vor allem auch auf das südwestliche Umland Berlins. Im Berliner Stadtgebiet versuchte die ICGA ebenfalls, weiter an Boden zu gewinnen. Sie begann, ab 1848 Gasrohre in Straßen zu verlegen, die ihnen aufgrund des Vertrages vom 21. April 1825 gar nicht zustanden, dabei legten die Engländer ihre vermeintlichen Rechte ziemlich eigenwillig aus. Es kam zu zahlreichen Rechtsstreitigkeiten zwischen der Stadt und der ICGA. Es ergingen 33 Gerichtsurteile, sogenannte „Erkenntnisse“, die von verschiedenen Gerichten ausgesprochen wurden und 122 namentlich aufgeführte Straßen betrafen. Fast immer obsiegte die Stadt und die ICGA wurde verpflichtet, widerrechtlich verlegte Gasrohre zu entfernen. Auch etliche Entschädigungszahlungen an die Stadt wurden fällig. In der eigenständigen Gemeinde Schöneberg hatte die ICGA aber einen guten Stand, ihnen wurde sogar ein „ewiges“ Recht gewährt, Gasleitungsrohre in öffentlichen Straßen zu verlegen.

So beschloss die ICGA schließlich auch den Bau einer modernen Gasanstalt (es war ihre dritte in der Region Berlin) auf Schöneberger Gebiet. Das Gaswerk ging bereits 1871 in Betrieb, musste aber immer wieder erweitert werden. Als 1908/09 ein vierter Gasbehälter mit gewaltigen Ausmaßen (81 Meter Höhe, 160.000 m³ Fassungsvermögen) errichtet wurde, kam es zu Protesten der dortigen Anwohner. Mehrere Prozesse wurden geführt, erst drei Jahre nach Fertigstellung konnte der Gasbehälter in Betrieb genommen werden. Das Gaswerk versorgte nun hauptsächlich die Umlandgemeinden südlich bzw. südwestlich von Berlin. Doch das Geschäftsfeld der ICGA wurde auch in nordöstlicher

Schankwirtschaft an der Ecke Hirten- und Amalienstraße um 1900 (heute Rosa-Luxemburg-Straße). Viereckige Blochmann-Laterne an einem ICGA-Wandarm. Bild Heinrich Zille

Richtung erweitert, 1889 wurde ein ICGA-Gaswerk in der Gemeinde Weißensee in Betrieb genommen, auch die Gemeinden Heinersdorf, Rosenthal, Niederschönhausen und Buchholz wurden an das ICGA-Gasnetz angeschlossen.

Ende des 19. Jahrhunderts strebte die ICGA weiter nach Einfluss auf dem Gasmarkt. Dazu nutzte sie die Aktivitäten der sogenannten „Bremer Gruppe“, dahinter steckte eine von der Bremer Firma Carl Francke geleitete Arbeitsgemeinschaft zur Errichtung von Gaswerken. Carl Francke suchte damals gezielt nach Gemeinden, die noch nicht mit Gas versorgt wurden. Dabei bot man sich als Partner bei der Gründung von Aktiengesellschaften und beim Bau der Gasanstalten an. Francke errichtete schließlich zwischen 1896 und 1899 Gaswerke in Tegel (Dorf), Niederschöneweide, Oberschöneweide, Grünau und Britz. Gasleitungen führten auch nach Adlershof, Johannisthal, Karlshorst und Friedrichsfelde. Meist übernahm anschließend die ICGA größere Aktienanteile.



Das Gaswerk Schöneberg um 1910. Bildquelle unbekannt



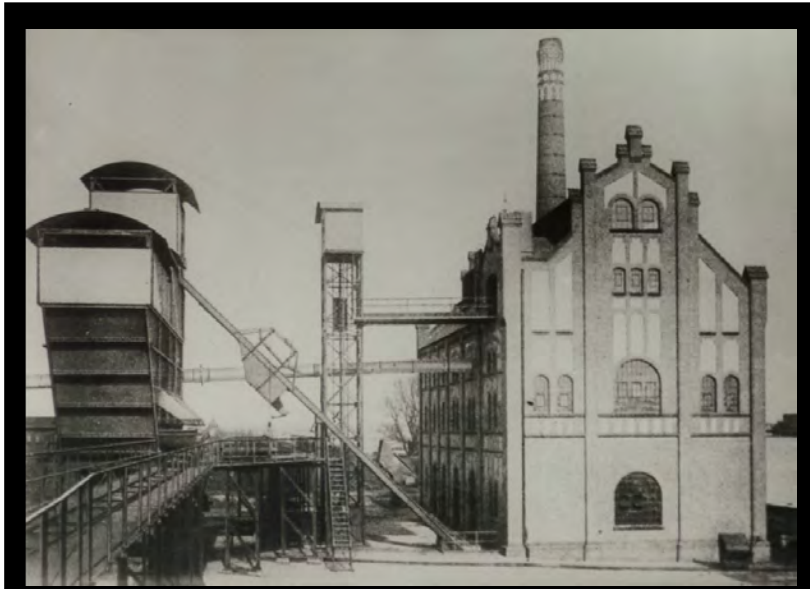
Oben: Errichtung des Gaswerks Mariendorf. Unten zwei Arbeiter, rechts Blick in die Werkskantine. Bildquelle GASAG

Der Versorgungsschwerpunkt der ICGA lag aber weiterhin im südwestlichen Berliner Umland, hier war auch bald erneut die Kapazitätsgrenze erreicht – wieder musste ein neues Gaswerk her. Es entstand zwischen April 1900 und Oktober 1901 in Mariendorf (siehe Zündfunke Nr. 89).

Im Jahr 1916 unterhielt die ICGA – die aufgrund des Ersten Weltkrieges zur Liquidation vorgesehen war – insgesamt sieben Gaswerke: Mariendorf, Gitschiner Straße, Schöneberg, Weißensee, Holzmarktstraße, Oberschöneweide und Grünau. Alle zusammen erzeugten 165.872.000 m³ Stadtgas, das Rohrnetz hatte eine Länge von 1.566 km (davon vier km Pressgas), die Anzahl der Gaslaternen betrug 13.995.



GEMEINDE-GASWERKE RUND UM BERLIN CHARLOTTENBURG UND SPANDOW



Gaswerk Spandau: Das Ofenhaus mit Bekohlungsanlage im Jahr 1912. Bildquelle GASAG



Das repräsentative Verwaltungsgebäude des Gaswerks Charlottenburg. An der Straßenecke steht eine Feuerwehr-Gaslaterne (Kombination Gashängeleuchte mit Feuermelder). Bildquelle GASAG

Hier richtet sich der Blick zunächst auf die beiden Nachbarstädte Berlins, Charlottenburg und Spandau (damals „Spandow“), die westlich von Berlin lagen. Um 1850 zählten beide Städte jeweils um die 9.000 Einwohner, doch sie waren von völlig unterschiedlicher Struktur. Charlottenburg, eine Stadt mit Schloss und mehreren Parks, aber ohne Straßenbeleuchtung. Spandow, eine Garnisonsstadt mit Kasernen, Rüstungsbetrieben und einer kleinen Altstadt. In Spandow wurde am 13. Oktober 1858 ein Gemeinde-Gaswerk in Betrieb genommen, 104 Gaslaternen wurden unterhalten sowie außerdem etwa 700 Privatflammen. Hinzu kam später ein zweites Gaswerk, betrieben vom königlichen Fiskus zur Versorgung der zahlreichen Rüstungsbetriebe. Das benachbarte, wohlhabende Charlottenburg wollte von einer „Erleuchtung“ lange Zeit nichts wissen, die Eingabe eines Bürgerkomitees („Comité zur Erleuchtung der Stadt Charlottenburg“) wurde am 7. April 1852 abgelehnt. Selbst Öllaternen wollte man in der Stadt nicht. Schließlich ignorierte der Gemeinderat sogar Aufforderungen des Polizeiamtes und

der Königlichen Regierung zu Potsdam, endlich eine Beleuchtung einzuführen. Die Auseinandersetzungen dauerten mehrere Jahre, erst als die Regierung drohte, die Gemeindekasse zu beschlagnahmen, um wenigstens eine Ölbeleuchtung einzuführen, gab man klein bei. Am 15. Dezember 1861 wurde das Gaswerk am Landwehrkanal in Betrieb genommen – Charlottenburg besaß jetzt endlich 150 Gaslaternen. Das Gaswerk musste bald erweitert werden, denn die Stadt wuchs und wuchs. Um 1888 lebten dort bereits 74.000 Menschen. Schließlich genehmigte die Stadt im Februar 1889 den Bau des großen Gaswerks Charlottenburg II mit 100.000 m³ Tagesleistung, es entstand an der Gaußstraße und ging am 15. November 1891 in Betrieb. Dieses Gaswerk wurde in den Folgejahren mehrfach erweitert, es erreichte eine Kapazität von 250.000 m³ Tagesleistung. In etwas veränderter Form bestand es bis 1995, es war eines der beiden Groß-Gaswerke, die die Gasversorgung der Berliner Westsektoren während der

Teilung sicherstellten. Das Gaswerk am Landwehrkanal (Charlottenburg I) wurde 1914 vom Netz genommen. Etwas Kurioses am Rande: Obwohl Charlottenburg erst 1861 eine Gasanstalt sowie Gaslaternen besaß, wurden 500 Gaslaternen bereits 1893/94 vom Schnittbrenner-System auf das neue Auersche Gasglühlicht umgestellt, als man in Berlin noch mit dem Glühlicht experimentierte.

DAS KNIE

Einer der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte Charlottenburgs war das „Knie“, benannt nach der abknickenden Verbindungsstraße zwischen dem Berliner Stadtschloss und dem Schloss Charlottenburg. Hier wurde am 22. Juni 1865 die erste Pferdebahn Deutschlands in Betrieb genommen. Um 1900 verkehrten bereits mehrere Straßenbahnlinien, ab 1902 die U-Bahn. 1943 wurde der Platz mit der umgrenzenden Bebauung durch Bomben zerstört. Zu Beginn der 1950er Jahre entstand hier der weiträumige Ernst-Reuter-Platz.



Oben: Das Knie um 1910. Links die ab 1905 zu einem breiten Boulevard ausgebauten Bismarckstraße; rechts die Berliner Straße (heute Otto-Suhr-Allee). Hinten rechts der Turm des Rathauses Charlottenburg. Unten der im Jugendstil von Alfred Grenander gestaltete Eingang zur U-Bahn. Die pylonenartigen Maste mit ihren floral geschwungenen Eisenstäben erinnern stark an Metro-Zugänge in Paris; rechts Bild eines Luftschiffes vom Knie. Bildquellen: unbekannt



DER CHARLOTTENBURGER GASKANDELABER



Blick auf Schloss Charlottenburg.
Bildquelle: Hans Heckmann



1: Gußsockel mit Stadtwappen, 2: Oberer Abschnitt des Pfahls, 3: Tragerohr der Laternen, 4: Stütze für das Tragerohr, 5: Schmuckornament unterhalb der Stütze, 6: Mittelsäule für die mittlere Laterne, 7: Schmuckornament als Umkleidung der Mittelsäule

Einzelteile des Kandelabers. Quelle: Feuer und Flamme für Berlin – 170 Jahre Gas in Berlin

Im Jahr 1903 setzte man in Charlottenburg erneut ein Zeichen bei der Gasstraßenbeleuchtung. Die Stadt Charlottenburg hatte einen Wettbewerb für den Entwurf eines repräsentativen Gaskandelabers ausgeschrieben. Der erste Preis ging an einen Herrn Nolkenborn, der vermutlich ein Mitarbeiter der Firma „Actiengesellschaft für Gas und Electricität“ in Köln-Ehrenfeld war. Über ihn ist uns ansonsten nichts bekannt. Der Siegesentwurf, ein gusseiserner Kandelaber im historistisch-eklektizistischen Stil mit reichen Verzierungen und für die Montage von drei bzw. fünf Gaslaternen vorgesehen, entsprach dem Zeitgeist der damaligen Wilhelminischen Epoche. Das letzte verbliebene Original dieses Gaskandelabers steht heute in Berlin-Charlottenburg am südlichen Ende der Mittelpromenade der Schloßstraße.

Das Besondere an diesem reich verzierten und über 1000 kg schweren Kandelaber war, dass er nicht in einem Guss hergestellt wurde, obgleich das nach außen so aussah. Die fünfteilige Krone bestand aus etwa 50 einzelnen Gussteilen. Die Stadt Charlottenburg ließ ihn an verschiedenen wichtigen Straßen und Plätzen aufstellen. Ein weiterer Kandelaber dieser Art steht auf dem Klausenerplatz in Charlottenburg, jedoch mit elektrisch betriebenen Laternen. Neben dem bereits genannten Original existieren Nachbauten mit leicht abweichenden Sockelverzierungen, die von der Firma Trapp in Mainhausen hergestellt wurden. Einer dieser Nachbauten befindet sich im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum.



Die Deutsche Bundespost Berlin verewigte den Charlottenburger Kandelaber 1979 auf einer Briefmarke

Und noch etwas Erstaunliches tat sich in Charlottenburg: Man unterhielt dort ein Gasmuseum mit mehr als 700 Exponaten, das schon 1896 in Berlin gegründet und ab 1911 nach Charlottenburg ausgegliedert worden war. 1918 soll das Gasmuseum in Räume des früheren Hamburger Bahnhofs umgezogen sein, doch dort verliert sich die Spur. Die Ausstellungsstücke blieben bis heute verschwunden.



Oben eine Postkarte aus Charlottenburg: Das südliche Promenaden-Ende der Schlossstraße mit dem Gaskandelaber. Hinten Schloss Charlottenburg. Rechts der Gaskandelaber vor einigen Jahren mit fünf Berliner Modellleuchten, alles wirkt ziemlich ungepflegt. Dazu passen die Farbabplatzungen der Laternendächer ebenso wie der „Kabelsalat“ in den Leuchten.

ÜBERALL GASLICHT

Es sind immer weniger Stellen im heutigen Berlin, wo Gaslicht so präsent ist wie im Kiez rund um die Schlossstraße. ↓Blick nach Norden und nach Süden. Angeblich sollen die Gaslaternen hier erhalten werden – allein, es fehlt der Glaube.



↑Die Schlossstraße nach Norden ↓... und nach Süden. Zahlreiche Gashängeleuchten prägen das Bild





↑ Schankwirtschaft in der Ansbacher Straße 11 mit privater Graetzin-Gashängeleuchte, die sich im Schaufenster widerspiegelt. Hier traf sich das Volk.

← Toreinfahrt des Schlosses Charlottenburg 1889 mit verschiedenen Gaslaternen

↙ Blick vom Wilhelmsplatz zum Rathaus Charlottenburg

↓ Toreinfahrt des Charlottenburger Schlosses um 1900 mit auffälliger Gaslaterne und flanierenden Leuten. Bildquellen oben unbek., unten rechts Heinrich Zille



GROSS-LICHTERFELDE

Die nächste, im Berliner Umland errichtete Gasanstalt befand sich in Lichterfelde (Landkreis Teltow), sie wurde 1868 in der Parkstraße (heute Krahrmerstraße) errichtet, genügte aber den Ansprüchen nicht. In dieser Zeit engagierte sich der aus Neverstaven/Holstein stammende Kaufmann, Stadtentwickler und Gutsbesitzer Johann Anton Wilhelm von Carstenn (1822-1896) in Groß-Lichterfelde. Carstenn ließ Bebauungspläne ausarbeiten und parzellierte zukünftige Villensiedlungen. Sein Ziel war, das damals noch weit abgelegene Groß-Lichterfelde zu einem bevorzugten Wohnort für gutsituierte Berliner zu machen, es entstand die Villenkolonie Lichterfelde. So engagierte sich Carstenn für einen Bahnhof an der Strecke der Anhalter Bahn und förderte den Bau der geplanten preußischen Kadettenanstalt (siehe Zündfunke Nr. 89). Er ließ eine Wasserversorgungsleitung legen und gab das Geld für die Errichtung der oben erwähnten Gasanstalt, die den Ort und die Kadettenanstalt mit Gas versorgen sollte, sich aber als zu klein erwies. 1877/78 erfolgte der Bau eines zweiten, wesentlich größeren Gaswerks in der Berliner Straße (heute Giesensdorfer Straße). Groß-Lichterfelde galt um 1900 als eine der wohlhabendsten Gemeinden Deutschlands, deshalb leistete man sich auch ein sehr repräsentatives Rathaus, das 1896 in gotischem Stil mit roten Verblendsteinen errichtet, aber leider im Zweiten Weltkrieg zerstört wurde.



Gross-Lichterfelde 18. Mai. Verlängerte Wilhelmstrasse
Die Verlängerte Wilhelmstraße (heute Oberhofer Weg) mit Blick zum Oberhofer Platz. Um 1900 gab es hier eine Schranke



Die Chausseestraße wurde 1914 in Hindenburgdamm umbenannt



Gross-Lichterfelde
Jungfernstieg mit Anhalter Bahnhof
Der Jungfernstieg mit Anhalter Bahnhof (heute Lichterfelde-Ost)



Sternstraße
Die Sternstraße (heute Kadettenweg) mit Straßenbahn-Gleisen



Sein Engagement brachte Carstenn kein Glück. Zwar hatte er das Wohlwollen Kaiser Wilhelms I., der ihn 1873 auch adelte. Doch der preußische Staat überzog ihn mit Steuernachforderungen für den Grund und Boden, den Carstenn für den Bau der Kadettenanstalt unentgeltlich an den Staat Preußen abgegeben hatte. Der Börsenkrach von 1873 trieb in schließlich endgültig in den Ruin, er bekam zwar ab 1887 eine sehr gute Rente, doch seine Gesundheit war angeschlagen. 1896 starb er in Schöneberg im Maison de Santé, einer damals sehr vorbildlichen Anstalt für Nervenranke. Als sein Vermächtnis gelten heute viele architektonisch interessante Wohn- und Geschäftsgebäude in Lichterfelde.

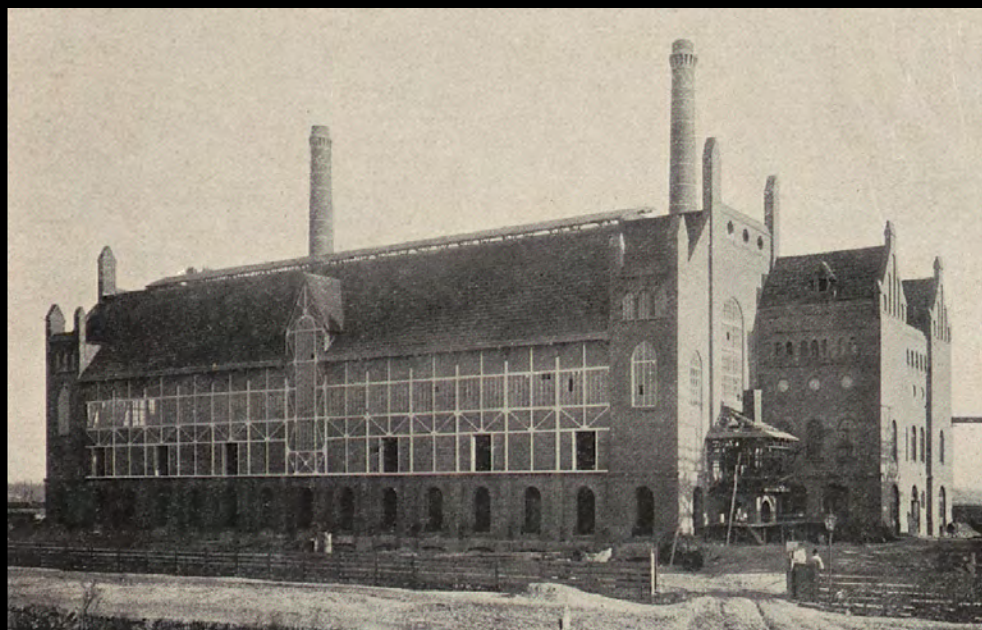
RIXDORF

Ebenfalls 1877/78 bekam das ebenfalls im Landkreis Teltow liegende und industriell geprägte Rixdorf (heute Neukölln) eine Gasanstalt, damals existierten schon etwa 600 Gaswerke in Deutschland. In Rixdorf lebten zu dieser Zeit bereits etwa 17.000 Einwohner. Das anfangs privat errichtete Gaswerk wurde 1893 von der Gemeinde Rixdorf übernommen. Rixdorf dachte damals hinsichtlich der Gasversorgung sehr zukunftsweisend – ganz im Gegenteil zum äußerst rückständig denkenden Charlottenburg. Bereits ab 1877 wurde in Rixdorf im großen Stil für Gas geworben. Ein „Communalverein“ hielt Vorträge über die Vorteile der Gasversorgung ab, zahlreiche Unternehmen warben in Anzeigenblättern für Gaslampen. Der übergeordneten Kreisverwaltung Teltow war das Treiben in Rixdorf aber ein Dorn im Auge, die Kreisbaubehörde blockierte zunächst den Bau des Gaswerks. Doch nach längerem Hin und Her bekam Rixdorfs Amtsvorsteher Hermann Boddin (1844-1907) – später der erste Oberbürgermeister von Rixdorf – den Segen des königlichen Landratsamtes. Der Landkreis Teltow war zwar fortschrittlichen Ideen äußerst zugetan – siehe Zündfunke Nr. 89 – betrachtete die eigenständigen Aktivitäten einiger Berliner Randgemeinden aber mit Argwohn. Man fürchtete die Ausgliederung Berlin-naher Gemeinden aus dem Landkreis, was sich dann auch bewahrheiten sollte. Rixdorfs Bevölkerungsentwicklung sollte in den folgenden Jahren regelrecht explodieren, im Jahr 1899 – in jenem Jahr erhielt Rixdorf Stadtrechte – zählte man bereits mehr als 90.000 Einwohner. Etwas Besonderes war auch der damals recht zweifelhafte Ruf Rixdorfs als Amüsierviertel der Berliner, das auch heute bekannte Couplet „In Rixdorf ist Musike“ stammt aus dieser Zeit. Um dieses Image loszuwerden und wohlhabendere Bürger anzulocken, bemühte man sich um eine Namensänderung für die Stadt Rixdorf. Mit der Zustimmung Kaiser Wilhelms II. erhielt Rixdorf im Jahr 1912 den Namen „Neukölln“.

Zurück ins Jahr 1899. Die seinerzeit recht fortschrittliche Stadtverwaltung unter Hermann Boddin schrieb in jenem Jahr einen Wettbewerb zur Gestaltung des geplanten neuen Gaswerks aus. Dieses Werk sollte eine Tageskapazität von damals enormen 280.000 m³ Gas produzieren. Der Bau wurde im September 1903 fertiggestellt und von den Wettbewerbsteilnehmern Karl Bernhard von der TH Berlin und Ernst Körting ausgeführt. Letzterer stammte aus der seit dem 17. Jahrhundert in der Nähe von Soest bekannten Familie, die später entscheidend in der Gastechnik und dem Gaswerkwesen in Deutschland wirkte. Das Gaswerk wurde in der Nähe des ersten Rixdorfer Gaswerks errichtet und später erweitert.



Gaslaterne an der Hasenheide um 1906, im Hintergrund die „Neue Welt“, ein Schankbetrieb der Bergschloss-Brauerei.



Das Ofenhaus des städtischen Gaswerks Rixdorf um 1905. Bild GASAG: rechts Rathaus Neukölln um 1913. Quelle unbek.

RIXDORF - VORREITERROLLE BEIM GASGLÜHLICHT

Eine besondere Rolle spielte Rixdorf auch bei der Einführung des Gasglühlichts, das Carl Auer von Welsbach am 23. September 1885 in Deutschland patentieren ließ. Der „Auer-Glühstrumpf“ war geboren. Die ersten Probebeleuchtungen mit dem Auerschen Gasglühlicht wurden auf dem Kottbusser Damm durchgeführt. Diese Straße bildete die Grenze zwischen Berlin auf der westlichen und Rixdorf auf der östlichen Seite. Auf der östlichen Seite bekamen die Gaslaternen die neuen Auerbrenner, auf der westlichen Seite blieb es bei den offenen Flammen. Der Unterschied war in der Tat beeindruckend, gegenüber dem strahlend hellen Gasglühlicht auf Rixdorfer Seite war das Licht der Flammen in den Berliner Gaslaternen eher spärlich. Die Menschen waren so beeindruckt vom neuen Glühlicht, sodass die Gasbeleuchtung vor allem in den Mietshäusern erheblich zunahm. Auch Vertreter der Berliner Stadtverwaltung und der Städtischen Gaswerke waren so begeistert, dass man kurze Zeit später mit der Umstellung der Berliner Gasbeleuchtung auf das Auer-Glühlicht begann.



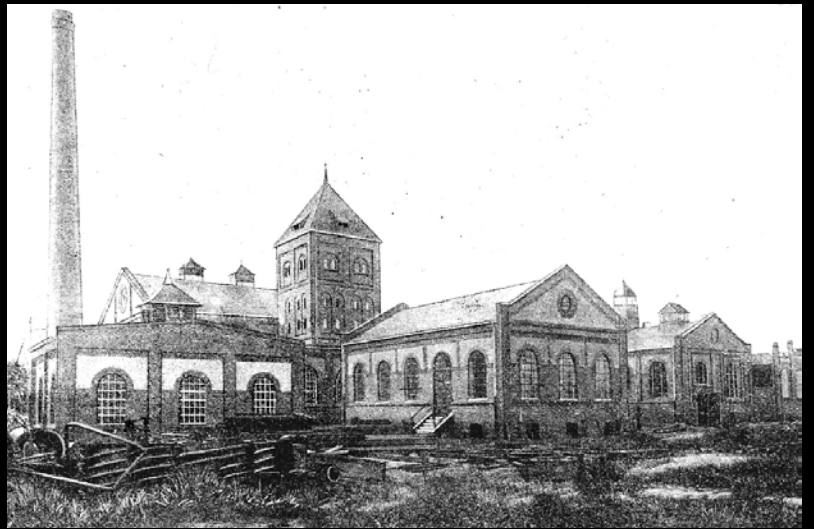
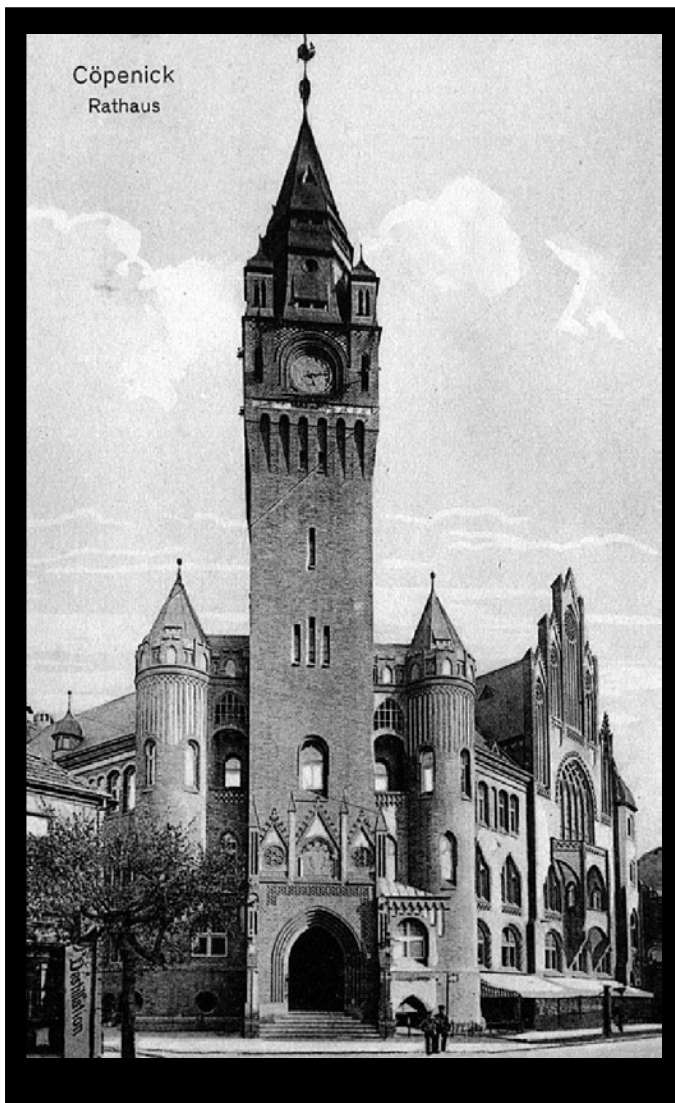
Fünfarmiger Gaskandelaber auf der Kreuzung Berliner Straße (heute Karl-Marx-Straße) und Hermannstraße. Im Hintergrund der Turm des Rathauses Rixdorf (Neukölln)



Im Jahr 1901 am Bahnhof Rixdorf. Bildquelle unbekannt

CÖPENICK

Die älteste Stadt in der Region um Berlin war mit 26.000 Einwohnern (1889) Köpenick, das sich damals noch mit „C“ schrieb, die heutige Schreibweise gilt erst seit 1. Januar 1931. Der Ort war sowohl durch Landwirtschaft als auch durch Industrie geprägt. Eines der wichtigsten Unternehmen war die Färberei, Reinigung und Waschanstalt Spindler, die einen ganzen Ortsteil – Spindlersfeld – mit Fabrikanlagen bebaute und sogar ein betriebseigenes Gaswerk errichtete. Am 1. November 1889 begann das private Gaswerk mit der Produktion, 1901 wurde es von der Stadt übernommen.



↑ Die Gasanstalt Köpenick von Nordosten mit Kesselhaus, Apparatehaus, Uhrenhaus, neuem Ofenhaus und Kohlen-schuppen. Bildquelle: Museum Köpenick;

← Das Rathaus Köpenick um 1905, ein Jahr später sollte es durch den „Hauptmann von Köpenick“ berühmt werden. Quelle unbekannt

TEGEL

Weit draußen, nördlich vor den Toren Berlins, lag die Gemeinde Tegel mit etwa 2.500 Einwohnern (Stand um 1900). Hier errichtete die bereits erwähnte Firma Carl Francke aus Bremen im Jahr 1896 ein kleines Gemeindegaswerk (Kapazität 1.500 cbm³ Gas pro Tag). Es sollte ausschließlich die Versorgung des Ortes Tegel sowie des neu errichteten Gefängnisses sicherstellen. Ab 1901 wurden die Orte Dalldorf-Borsigwalde, Waidmannslust, Hermsdorf, Lübars und Teile von Wittenau angeschlossen. Damit unterhielt das Gaswerk Tegel (später als Gaswerk „Tegel-Dorf bezeichnet“) ein flächenmäßig recht großes Gebiet, die Kapazität wurde bis 1915 auf das Zehnfache erweitert, doch das reichte nicht aus.



Gasleuchten-Modelle aus Tegel. Links unbekanntes Modell in der Siedlung „Am Steinberg“ mit einem Kandelaber der Bremer Firma Carl Francke, rechts Modellleuchte unbekannter Bauart

NIEDERSCHÖNEWEIDE

Auch hier wurde die Bremer Firma Carl Francke aktiv und errichtete 1898 eine Gasfabrik für die neugegründeten „Gaswerke Niederschöneweide AG“. In nur fünfeneinhalb Monaten wurde das Gaswerk mit einer Tagesleistung von 3.500 m³ fertiggestellt. Das Gas sollte den in Niederschöneweide ansässigen zahlreichen Industriearbeiterfamilien zum Kochen und zur Beleuchtung zur Verfügung gestellt werden. Die Leistung des Gaswerks wurde auch hier vergrößert, im Jahr 1905 auf weitere 3.000 m³ Tagesleistung erweitert, 1910 nochmals um 3.000 m³. Da die Gemeinde Niederschöneweide nicht über genügend finanzielle Mittel verfügte, übernahm die englische ICGA zunächst das gesamte Aktienpaket. Damit wurden die Gaswerke Niederschöneweide eine Tochter der ICGA. Einige Zeit kaufte die Gemeinde peu a peu die Aktien wieder zurück. Für die Geschichte der Beleuchtung ist besonders interessant, dass die Gemeinde Niederschöneweide die bereits eingeführte elektrische Straßenbeleuchtung auf Gas umstellte und im Jahr 1906 als einer der ersten kleinen Gemeinden im Deutschen Reich die Gasdruckfernzündung mittels Druckwelle einführte.



Frühe elektrische Straßenbeleuchtung in Britz, Bürgerstraße, die aber schon 1902 wieder abgeschafft wurde. Man setzte lieber auf Gasbeleuchtung. Quelle unbekannt

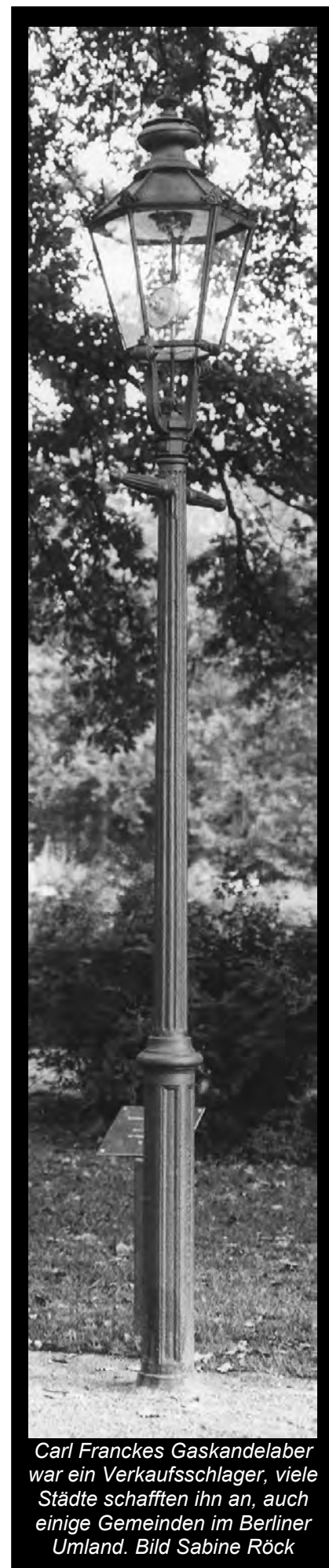
BRITZ

Ein Jahr später als Niederschöneweide – im Jahr 1899 – ließ die Gemeinde Britz ein kleines Gemeindegaswerk mit einer Tagesleistung von 1.000 m³ errichten. Als Bauherr traten die Gaswerke Britz AG auf, dahinter stand als Hauptaktionär ebenfalls die ICGA. Auch die Gemeinde hielt einen kleinen Teil der Aktien. Das Gaswerk wurde 1905 erweitert. Und wie schon in Niederschöneweide schaffte man in Britz die schon installierte elektrische Straßenbeleuchtung ab und stellte ab 1902 Gaslaternen auf. Damals erschien den Bürgern die Gasbeleuchtung als leistungsfähiger als die elektrische Beleuchtung. 1910 ging das Gaswerk komplett in Gemeindeeigentum über.

In den Jahren 1916/17 war das kleine Gaswerk erneut an die Kapazitätsgrenze angekommen, die Gemeinde Britz beschloss daher, das Werk an die Nachbargemeinde Neukölln zu verpachten. Diese ließ das Werk dann stilllegen, die Gasversorgung erfolgte nun über entsprechende Anschlussleitungen von Neukölln aus.

FRIEDRICHSHAGEN

Der weit südöstlich von Berlin gelegene Ort wurde seit 1890 von Cöpenick aus durch das Privatunternehmen Budde mit Gas versorgt. Doch die Kapazität reichte nicht aus, es kam zu Verhandlungen mit dem Gemeinderat und der Firma von Alexander S. Budde, der nun selbst ein Gaswerk in Friedrichshagen errichten wollte. Doch viele Bürger und auch die Kirche erhoben Einspruch, als die Pläne über das Amtsblatt bekanntgegeben wurden. In einem Protestschreiben äußerte eine Bürgerinitiative, „In einem Vorort, wo jedermann hinzieht, um frische, reine Luft zu atmen, braucht man eine neu zu erbauende Gasanstalt in bewohnter Lage sich nicht gefallen zu lassen, es ist da Platz genug in freier Lage.“ Schließlich erfolgte die Gasversorgung durch das Gaswerk Cöpenick, die Stadt Cöpenick betrieb ihr Gaswerk ab 1901 in Eigenregie.



Carl Franckes Gaskandelaber war ein Verkaufsschlager, viele Städte schafften ihn an, auch einige Gemeinden im Berliner Umland. Bild Sabine Röck



*Francke-Gaskandelaber mit Rundmantellaterne in Hermsdorf.
Bild: Postkarte/Sammlung ProGaslicht*

HERMSDORF

Bereits seit Anfang des 20. Jahrhunderts wurde die kleine Gemeinde nördlich von Berlin über das Gemeindegaswerk Tegel mit Gas versorgt. Hermsdorf war um 1905 mit 17,3 km Gasleitungen voll berohrt. Doch Schwierigkeiten beim Gasdruck veranlassten die Gemeinde im Jahr 1906, ein eigenes Gaswerk zu errichten, das zukünftig auch die bisher nicht mit Gas versorgten Gemeinden Frohnau, Glienicke, Waidmannslust und Lübars beliefern sollte.

RAHNSDORF

Weit südöstlich von Berlin – und ebenfalls „jwd“ gelegen – kam die Gemeinde Rahnsdorf im Jahr 1908 zu einem Gaswerk. Es wurde privat von Emil Weiß aus dem westfälischen Marten errichtet, Marten schloss dazu Verträge mit den Gemeinden Rahnsdorf, Wilhelmshagen, Fichtenau und den Kolonien Hessenwinkel und Rahnsdorfer Mühle. Das sehr rationell arbeitende Gaswerk lag mitten im Grünen.

WITTENAU

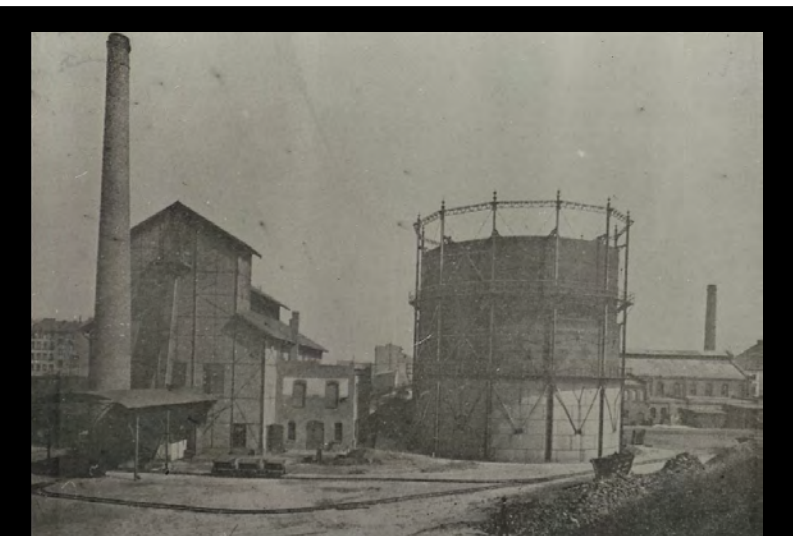
Um 1908/09 errichtete auch die Gemeinde Wittenau ein eigenes Gaswerk. Seltsamerweise war zu dieser Zeit das relativ nahe gelegene Großkraftwerk Tegel schon drei Jahre in Betrieb, doch Wittenau wollte wohl einen eigenen Weg gehen. Das Gaswerk Wittenau besaß eine für die Gemeinde recht große Tageskapazität von 7.500 m³, das Gas wurde nicht nur für Privatpersonen, sondern auch für neu angesiedelte Industriebetriebe benötigt.

HEILIGENSEE

Im Jahr 1909 begann auch das kleine Ortsgaswerk in Heiligensee mit der Gasproduktion. Die Gemeinde liegt recht abseits und Versuche, sich über einen Anschluss an bestehende Gaswerke wie z.B. in Spandau zu versorgen, waren zuvor gescheitert. Das Interesse an einer Gasversorgung kam in Heiligensee vor allem von wohlhabenden Villenbesitzern, vor allem in der „Kolonie Sandhausen“.

LICHTENBERG

Hier handelte es sich um eine Landgemeinde mit etwa 20.000 Einwohnern, sie grenzte unmittelbar an Berlin. Am 1. Oktober 1890 wurde die Lichtenberger Gasanstalt am Wiesenweg (später Lichtenberg I) in Betrieb genommen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts reichte die Leistung des Gaswerks Lichtenberg I längst nicht mehr aus, zumal man von dort aus auch weit entfernt gelegene Gemeinden mitversorgte. Anfang 1913 begann man daher am



Das Gaswerk Lichtenberg I im Jahr 1905. Bildquelle GASAG

Blockdammweg mit dem Bau des neuen Gaswerks Lichtenberg II, im Oktober des Folgejahres war die erste Baustufe fertiggestellt worden und das Werk nahm mit einer Tagesleistung von etwa 100.000 m³ Gas seinen Betrieb auf. Durch den inzwischen ausgebrochenen Ersten Weltkrieg stockten die weiteren Ausbauarbeiten.

FRIEDRICHSFELDE

Ebenfalls im Jahr 1913 beschloss die kleine Gemeinde Friedrichsfelde, ein eigenes Gaswerk zu errichten. Zu dieser Zeit wurde die Gemeinde bereits von der englischen ICGA über das Gaswerk Oberschöneweide mit Gas versorgt, außerdem besaß Friedrichsfelde 650 elektrische Straßenlaternen. Das für den Bau vorgesehene Areal grenzte direkt an das Grundstück des Gaswerks Lichtenberg II. Die Gemeinde Friedrichsfelde beabsichtigte, sich von der ICGA zu lösen, weil deren Gaspreise sowie die Gasmessermieten zu hoch waren, außerdem sollte in Friedrichsfelde die Straßenbeleuchtung komplett auf Gas umgestellt werden, weil man errechnet hatte, dass neu installierte Gaslaternen gegenüber den vorhandenen elektrischen Laternen bei gleichen Unterhaltskosten ein erheblich helleres Licht abgeben (650 elektrische Leuchten = 42.250 Hefnerkerzen; 839 geplante Gasleuchten = 113.660 Hefnerkerzen). Überdies kalkulierte die Gemeinde mit Gewinnen aus der kommunalen Gasproduktion. Am 2. Januar 1914 war es soweit: Das Gaswerk ging in Betrieb, das benachbarte Werk Lichtenberg II sollte erst ein Dreivierteljahr später fertiggestellt werden. Die Tagesleistung in Friedrichsfelde lag bei 12.500 m³, konnte bei Bedarf aber auf 16.000 m³ gesteigert werden. Die Werke Friedrichsfelde und Lichtenberg II waren die letzten neu errichteten Gaswerke im Großraum Berlin.

33 GASWERKE IN UND UM BERLIN

Bis 1914 wurden auf dem Gebiet des 1920 gegründeten „Groß-Berlin“ insgesamt 33 Gaswerke für den öffentlichen Bedarf errichtet, sie sorgten für die Straßenbeleuchtung und die Versorgung der Bevölkerung. Von diesen 33 Gaswerken wurden wegen Überalterung oder Unrentabilität bis Ende 1914 sechs geschlossen. Die übrigen 27 Gaswerke unterstanden 15 verschiedenen Gemeinden oder Gasgesellschaften. Eine Vereinheitlichung der Gasversorgung in und um Berlin lag in weiter Ferne, auch der 1912 gegründete „Zweckverband Groß-Berlin“ vermochte das nicht zu ändern.

Neben den 33 öffentlichen Gaswerken existierten zwischen 1846 und 1914 auch mehrere nichtöffentliche bzw. betriebseigene Gaswerke im Raum Berlin. Die vielleicht bekannteste war die vom Fabrikanten August Borsig 1846 errichtete Gasanstalt für seine Maschinenfabriken (sogenanntes „Feuerland“) an der Chausseestraße bzw. Thorstraße. Daneben war die von Otto Oechelhäuser 1868 errichtete Königliche Gasanstalt in Spandow (Spandau) von großer (militärischer) Bedeutung. Diese Gasfabrik versorgte unter anderem die Geschützgießerei, die Artilleriewerkstätten und die Gewehrfabriken, die Jahresgasproduktion lag 1895 bei etwa 1.250.000 m³. Ebenfalls wichtig war die Öl-Gasfabrik der bereits erwähnten Firma W. Spindler (Spindlersfeld bei Cöpenick). Zu erwähnen sind auch die (mindestens acht) Öl- und Fettgasanstalten der Königlichen Eisenbahndirektion zur Beleuchtung der großen Bahnhöfe. Diese Gaswerke wurden alle von der Firma Pintsch errichtet.

Die vor der Bildung von „Groß-Berlin“ bestehenden Gas- und Elektrizitätswerke (insgesamt 16 im Jahr 1919) im Großraum der Millionenstadt besaßen jeweils getrennte Verwaltungen, unterschiedliche Gebühren, Preise und Tarife, ja sogar uneinheitliche elektrische Spannungs- sowie Gasdruckverhältnisse. Eifersüchtige Abgrenzungen der Gemeinden sorgten ständig für Probleme bei der Versorgung der Bevölkerung. Und es gab Kuriositäten: Häufig lagen Gasrohre konkurrierender Gasunternehmen gemeinsam in den Straßen, in Niederschöneweide sogar drei Gasleitungen unterschiedlicher Versorger nebeneinander. Manche Straßen, die auf der einen Seite zur Gemeinde X, auf der anderen zur Gemeinde Y gehörten, wurden teilweise mit Gas, teilweise elektrisch beleuchtet. Manchmal sorgten sogar Petroleumlaternen für spärliches Licht auf einigen Straßen, die letzten wurden erst 1928 in Köpenick abgebaut.

VEREINHEITLICHUNG DER GASVERSORGUNG

Mit der Neustrukturierung der Gas- und Elektroindustrie nach 1920 konnte auch die öffentliche Beleuchtung der neu gebildeten Metropole modernisiert werden. Unrentable und veraltete Gemeindegas- oder Elektrizitätswerke gingen vom Netz. Dafür wurden die neuen Vororte an das Berliner Gasversorgungsnetz angeschlossen und einheitliche Gasdruckverhältnisse geschaffen. So konnte der Prozess der Umstellung aller Gasstraßenleuchten auf die Druckwellenfernzündung beschleunigt werden. Bereits 1925 waren alle Gasleuchten auf Fernzündung umgestellt worden. Dabei setzte die Berliner GASAG auf den bewährten BAMAG-Fernzündler, der sich über viele Jahrzehnte bewährte und bis 1995 verwendet wurde (*Rechts Berliner Modellleuchte mit Bamag-Fernzündler, Bild Sabine Röck*).

Nach der Bildung der Einheitsgemeinde „Groß-Berlin“ begann man zudem, die durch den Zusammenschluss der zahlreichen Gemeinde bestehende Typenvielfalt an Beleuchtungskörpern, Leuchten und Masten zu reduzieren. Die Kosten sollten verringert werden, deshalb setzte man für die Zukunft auf Standardtypen, die billiger hergestellt werden konnten. Ältere Leuchtenmodelle verschwanden mehr und mehr aus dem Stadtbild, ebenso einige seltene Typen aus den eingemeindeten Vororten.



↑ Das städtische Berliner Gaswerk in der Müllerstraße im Jahr 1897.

↓ Das städtische Berliner Groß-Gaswerk Tegel im Jahr 1909
Bilder GASAG



Waren früher die Formen einzelner Gemeinden oder Bezirke teilweise besonders, so traten an ihre Stelle nun einheitliche Leuchten, die sich über den jeweiligen ortstypischen Charakter hinwegsetzten, was eine Abnahme der Wahrnehmungsvielfalt der Stadträume zur Folge hatte. Für die Gasstraßenbeleuchtung wurde 1928 ein einziger Gasglühkörperprototyp in ganz Berlin eingeführt.



↑ Die von den städtischen Gaswerken GASAG 1892 entwickelte Berliner Modellleuchte wurde zur Standard-Straßenlaterne Berlins wie hier an der Friedrichsgracht, ausgestattet mit stehendem Glühlicht und Bamag-Fernzünder. Sie war Lichtspender in wohlhabenden wie in ärmlichen Kiezen. Bild um 1905. Ebenso war der viergliedrige Bündelpfeilmast der am weitesten verbreitete Gaslichtmast in der Hauptstadt. Allerdings gab es auch andere Kandelaber sowie Wandkonsolen.

↓ Gaslaternen mit „Stehlicht“ stehen im Hochwasser. Die überflutete Yorckstraße im Jahr 1902. Bildquelle: Ullstein-Bild



BERLIN WÄCHST UND WÄCHST

Schon kurz nach der Reichsgründung 1871 gab es einen ersten zaghaften Versuch, der neuen Haupt- und Kaiserstadt Berlin sowie einiger angrenzender Vororte eine einheitliche Verwaltungsstruktur zu geben. Die Initiative kam vom damaligen Berliner Oberbürgermeister Arthur Hobrecht, dieser schlug vor, eine „Provinz Berlin“ zu gründen, zu der neben Berlin auch Charlottenburg, Spandau, Köpenick und die Landkreise Teltow und Barnim angehören sollten. Doch gegen diesen Plan regte sich massiver Widerstand. Nicht nur die Gemeinden wollten weiter ihre Selbstständigkeit behalten, auch die preußische Regierung lehnte es ab, die Hauptstadtregion aus der preußischen Provinz Brandenburg auszugliedern. Das passierte kurioserweise erst viele Jahrzehnte später nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr 1990, als die Bundesländer Brandenburg und Berlin festgeschrieben wurden.



Die geografische Lage von Berlin und Charlottenburg um 1860.

Die Industrialisierung hatte die Stadt über viele Jahrzehnte unkontrolliert wachsen lassen. Um 1800 hatte Berlin rund 200.000 Einwohner, 1910 schon etwa zwei Millionen – bei nahezu unverändertem Stadtgebiet, das die heutigen Stadtteile Mitte, Tiergarten, Wedding, Friedrichshain, Kreuzberg und Prenzlauer Berg umfasste. Auch die umliegenden Städte und Gemeinden erlebten einen rasanten Zuzug: Aus 2.367 Wilmsdorfern im Jahre 1875 wurden 109.716 im Jahre 1910. Etwa 800.000 Menschen lebten im Berliner Umland.

Die Neuankömmlinge in Berlin verdingten sich meist als Fabrikarbeiter, Tagelöhner, Dienstbotinnen. Die kommunale Verwaltung, der Ausbau der Infrastruktur und der Wohnungsbau konnten nicht mithalten. Die Folge war großes Elend. Mehr als 600.000 Berliner lebten in Wohnungen, in denen jedes Zimmer mit fünf oder mehr Personen belegt war. Nur wer es sich leisten konnte, zog in eine der Nachbargemeinden, vorzugsweise in einen der vornehmen Villenvororte im Südwesten.

Um die Jahre 1918/1919 herum existierten in unmittelbarer Nachbarschaft von Berlin acht größere Städte, sieben davon galten bereits als Großstädte, da sie mehr als 100.000 Einwohner aufwiesen. Dazu kamen weitere 86 Gemeinden und Gutsbezirke, die in irgendeiner Weise an der wirtschaftlichen Dynamik Berlins partizipierten. Im Gegensatz zu dieser Entwicklung standen die althergebrachten, kleinteiligen Verwaltungsstrukturen mit teilweise völlig unterschiedlichen Vorschriften, beispielsweise beim Aufbau von Infrastrukturmaßnahmen.



Eine viereckige Laterne aus der Blochmann-Zeit mit stehendem Glühlicht in der Fischerstraße um 1900. Blick auf die Gaststätte „Zum Nussbaum“, einem bekannten Fotomotiv. Bildquelle unbekannt

DAS WOHLHABENDE BERLIN



Oben: Viel Betrieb auf der Königstraße am Alexanderplatz (1898); links oben: Sonntags-spaziergang im Tiergarten (um 1900) auf der Siegesallee, auch „Puppenallee“ genannt; darunter quirliges Leben „Unter den Linden“ (Nordseite) im Jahr 1907. Die „Linden“ sind inzwischen mit elektrischen Bogenlampen beleuchtet; unten: Der Rolandbrunnen, im Hintergrund die Siegesallee. Die selbstbewusste, moderne Frau kommt mit dem Fahrrad (um 1910).



DAS ARME BERLIN



Links oben: Das „Armenquartier „Am Krögel“; daneben eine Altstadtgasse auf der Fischerinsel mit Petroleumlaterne; großes Bild: Tagelöhner auf dem Alexanderplatz 1897. Interessant sind hier die außergewöhnlichen Laternenmodelle; unten eine typische Berliner Mietskaserne; rechts Eingang zu Meyers Hof. Quellen: Großes Bild Heinrich Zille, andere Quellen unbekannt

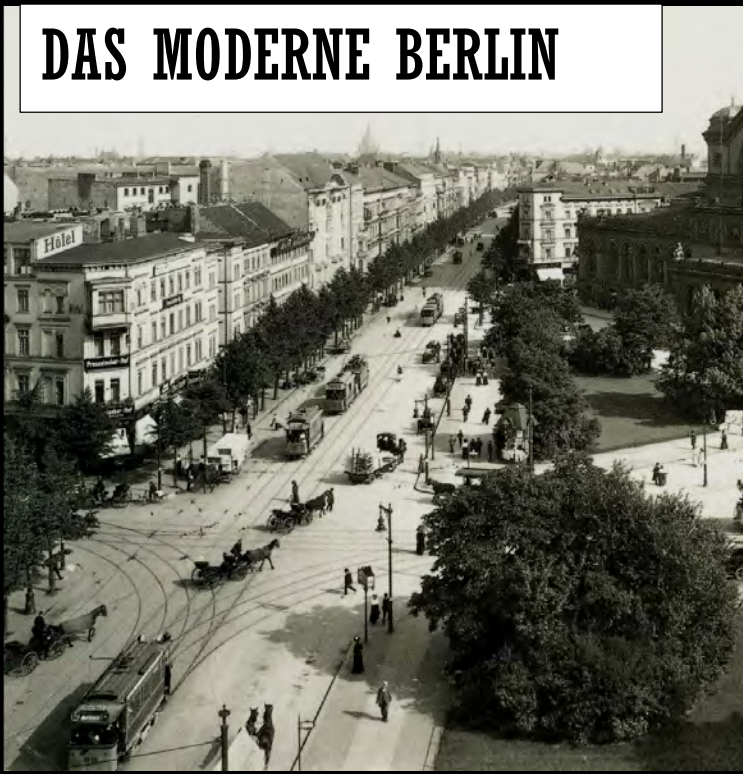


DAS KAISERLICHE BERLIN



Oben links: Die Ostseite des Berliner Stadtschlusses mit dem Apothekerflügel; darunter die 1895 auf dem Alexanderplatz aufgestellte Berolina-Statue von Emil Hundrieser (um 1900). Bildquelle: ADN-ZB-Archiv Berlin; rechts die Kaisergalerie in der Behrenstraße um 1875; unten Besuch des englischen Königs Georg V. auf dem Pariser Platz 1913. Bildquellen nicht bekannt

DAS MODERNE BERLIN



Links:
Der Anhalter Bahnhof am Askanischen Platz um 1910. Überall stehen Pressgas-Hängeleuchten; darunter U-Bahn-Zugang im französischen Jugendstil mit zahlreichen elektrischen Leuchten auf dem Kurfürstendamm 1912.
Unten die Hochbahn-Station Nollendorfplatz im Jahr 1910; mittleres Bild rechts der Eingangsbereich zum U-Bahnhof Wittenbergplatz 1910.
Ganz unten: Fahrer der Berliner Hoch- und Untergrundbahn im Jahr 1910.
Bildquellen unbekannt/Wikipedia



Martin Dibobe (3.v.l.) war der erste schwarze Zugführer der Berliner Hoch- und Untergrundbahn AG. Hier mit Kollegen. Martin Dibobe kam 1896 aus Kamerun nach Berlin und wurde Schlosser, Zugführer und Beamter. Und er war Vorkämpfer für die Rechte der Afrikaner.



DER ZWECKVERBAND FÜR GROSS-BERLIN



Der Bismarckplatz in Spandau mit Gaskandelabern im Jugendstil um 1910. In der alten Garnisonsstadt Spandau legte man nicht allzu großen Wert darauf, von Berlin „geschluckt“ zu werden. Bild: Postkarte/Slg. PGL

Ein erster Schritt zur Bildung einer Einheitsgemeinde war der am 1. April 1912 gegründete „Zweckverband für Groß-Berlin“, Grundlage war das von Kaiser Wilhelm II. ein Jahr zuvor erlassene „Zweckverbandsgesetz“. Diesem Gesetz gingen allerlei Widerstände voraus. Das Königreich Preußen hatte kein Interesse, Berlin zu mächtig werden zu lassen – Reichshauptstadt hin oder her. Auch zahlreiche Umlandgemeinden neigten nicht unbedingt dazu, sich von Berlin schlucken zu lassen. So kursierte in Spandau der ketzerische Spruch **„Mög‘ schützen uns des Kaisers Hand, vor Groß-Berlin und Zweckverband“**. Spandaus Stadtrat Emil Müller sprach diesen Spruch bei der Grundsteinlegung des Spandauer Rathauses am 3.

April 1911 aus. Jenes Rathaus war seinerzeit mit zwei Millionen Mark Baukosten veranschlagt, schlussendlich wurden daraus sechs Millionen Mark. Fiskalische Fehlplanungen gab es also auch damals schon. Doch dafür war Spandaus im Reformstil errichtetes Rathaus mit seiner 116 Meter langen Fassade und seinem 80 Meter hohen Turm mit vier Uhren das größte Rathaus in der Region und ist bis heute das größte Berlins, auch wenn dort nur doch der Bezirk residiert.

ARME UND REICHE GEMEINDEN

Hinzu kam, dass die aufstrebenden und durchaus wohlhabenden Gemeinden im Westen und Süden Berlins wie Spandau, Lichtenfelde oder Zehlendorf nicht mit vergleichsweise armen Gemeinden im Norden und Osten Berlins – zum Beispiel Wedding, Pankow, Neukölln oder Weißensee – in einen Topf geworfen werden wollten. Die durch Steuern wohlhabender Bürger reichen Kommunen wollten nicht durch einen Lastenausgleich zu Zahlmeistern armer Gemeinden werden. Doch kleine zukunftsweisende Änderungen gab es schon: Einige Orte, die sich zu Berlin hingezogen fühlen (auch die gab es!), stellten den Antrag, vor ihrem Ortsnamen den Zusatz „Berlin“ setzen zu dürfen. Zeitgleich mit dem erwähnten Zweckverbandsgesetz trat eine königliche Kabinettsorder zur Namensänderung in Kraft. Nun hieß es beispielsweise Berlin-Schöneberg oder Berlin-Wilmersdorf.

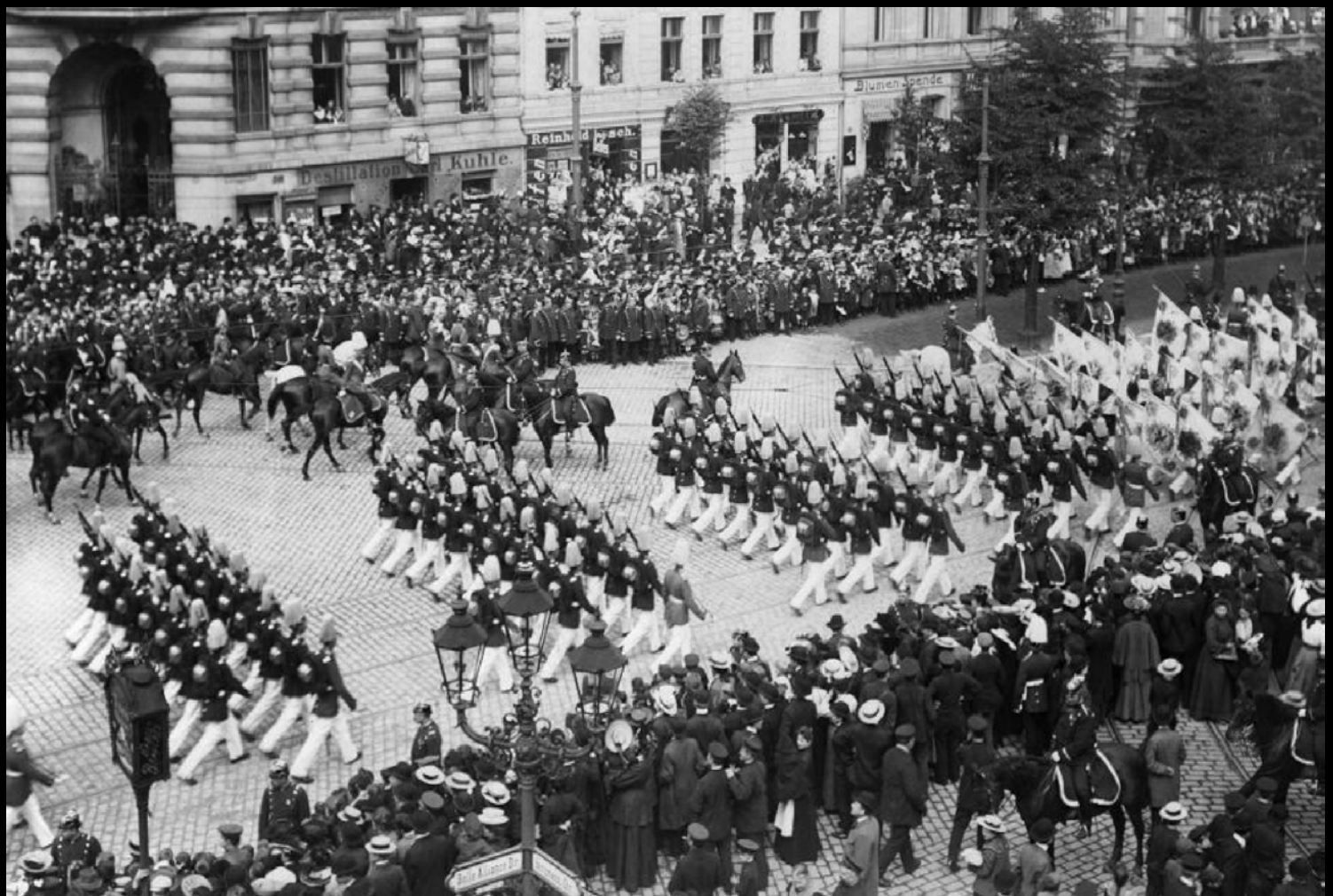


Der Viktoria-Luise-Platz in Schöneberg, er ist nach der einzigen Tochter Kaiser Wilhelms II. benannt. Ein prachtvoll angelegter Platz mit Wasserfontäne, enorm viel Grün und einer ringsherum sehr ansprechenden Bebauung. Der Platz wurde erst 9. Juni 1900 eingeweiht, damals noch ohne Randbebauung. Diese kam erst in den nachfolgenden Jahren dazu und verlieh dem Platz ein großbürgerliches Ambiente.

Doch das waren Petitesse, wichtige Städte wie Charlottenburg – die reichste Stadt Preußens – hatten gar kein Interesse, sich von Berlin einverleiben zu lassen. Charlottenburg hatte ebenfalls Anfang des 20. Jahrhunderts ein formidables Rathaus in einer Mixtur aus Neorenaissance mit Jugendstilelementen errichtet, mit 88 Metern besitzt Charlottenburg heute den höchsten Rathausturm Berlins. Die Ausstattung des Sitzungssaals kostete damals allein etwa 100.000 Mark und unterstrich den Reichtum Charlottenburgs. Auch andere Berliner Umlandkommunen ließen eindrucksvolle Rathausbauten errichten, heute finden sich in Berlin etwa drei Dutzend dieser sehr interessanten Rathäuser.



Das neue Rathaus von Schöneberg wurde 1914 fertiggestellt und war bis 1920 das Rathaus der kreisfreien Stadt Schöneberg, danach bis 2001 Sitz der Verwaltung des Bezirks Berlin-Schöneberg. Von 1949 bis 1990 war hier der politische Mittelpunkt des früheren Westteils von Berlin und Sitz des Berliner Abgeordnetenhauses und des Berliner Senats. Bild: PK/Slg. PGL



Im kaiserlichen Berlin spielte das Militär eine große Rolle. Und die Berliner Bevölkerung liebte es durchaus, wenn an besonderen Festtagen die kaiserlichen Truppen mit Musikkapellen aufmarschierten. Unzählige Menschen standen Spalier wie hier an der Belle-Alliance-Brücke. Im Vordergrund gut zu erkennen: Eine Transparentgaslaterne und ein dreiarmer Gaskandelaber mit Berliner Modelleuchten. Bildquelle unbekannt



Der zur Stadt Charlottenburg gehörende Kurfürstendamm an einem kalten Wintertag im Jahr 1916, in Bildmitte ein Pressgas-Kandelaber. Bereits um das Jahr 1905 herum entschieden die Verantwortlichen in Charlottenburg, den „Kudamm“ nicht mit elektrischen Bogenlampen, sondern mit Pressgas-Hängeleuchten auszustatten. Man vertraute wegen des dichten Baumbestandes auf dem Kurfürstendamm eher dem Pressgaslicht, auch weil die Lichtpunkthöhen der Gaslichtmaste niedriger waren und unterhalb der Baumkronen lagen – ganz im Gegensatz zu den Hochmasten der elektrischen Bogenlampen. Bildquelle unbekannt/Sammlung ProGaslicht



ZWECKVERBAND OHNE VIEL EINFLUSS

Lediglich in Berlin selbst gab es damals eine eindeutige Tendenz hin zur Großgemeinde. Somit hatte der gegründete Zweckverband nur wenig Einflussmöglichkeiten. Trotz 40 Paragraphen regelte das „Zweckverbandsgesetz für Groß-Berlin vom 19. Juli 1911“ nicht allzu viel, immerhin sollte der öffentliche Schienennahverkehr mit Ausnahme der Staatseisenbahnen koordiniert, die Mitwirkung an Fluchtlinien- und Bebauungsplänen unterstützt und der Kauf und die Pflege von Wäldern, Parks, Wiesen und Seen vorangetrieben werden. Im Jahr 1913 existierten im Großraum Berlin 18 Straßenbahnbetriebe, acht davon privat. Ziel des Zweckverbandes war, diese Betriebe mit unterschiedlichen Tarifen, aber auch unterschiedlicher Technik zusammenzuschließen. Im Mai 1918 wurde ein Einheitstarifvertrag für alle Betriebe beschlossen, im Juli 1919 erwarb der Zweckverband die Große Berliner Straßenbahn AG und wandelte sie in einen Kommunalbetrieb um. Daraus wurde schließlich die „Berliner Straßenbahn“, der größte einheitlich geführte Straßenbahnbetrieb Deutschlands (Bild links).

Auch bei der letztgenannten Aufgabe war der Zweckverband äußerst erfolgreich. Im Jahr 1915 erwarb er mit dem sogenannten Dauerwaldvertrag vom Königreich Preußen große Forstflächen – etwa 100 qm² für 50 Millionen Goldmark – in der Umgebung Berlins, so auch den bekannten Grunewald. Damit sicherte der Verband für Berlin und deren Umlandgemeinden große Erholungsgebiete für die Bevölkerung, zudem bekam man Zugriff auf erhebliche Mengen Bauholz.

EIN WIRRWARR AN ZUSTÄNDIGKEITEN



Das am 1. August 1900 in Betrieb gegangene städtische Elektrizitätswerk Charlottenburg

Doch die kommunalen Zuständigkeiten und Strukturen blieben auch weiterhin unangetastet. In den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg existierten im Großraum Berlin 33 Gas-, 17 Wasser- und 15 Elektrizitätswerke. Dazu kamen etwa 60 Abwasserbetriebe. Krankenhäuser oder Schulen wurden von den einzelnen Städten und Gemeinden separat verwaltet, Polizei- und Justizbehörden waren getrennt, selbst die Postzustellung war nicht einheitlich. Vorausdenkenden Menschen war klar, dass dieser Zustand nicht tragbar war. Der Zweckverband konnte gegen diese Auswüchse nicht viel ausrichten. Pläne, den Verband mit weitergehenden Befugnissen auszustatten, scheiterten an der erkonservativen Einstellung

maßgeblicher politischer Kräfte, die eine weitergehenden Machtfülle des „roten“ Berlin unbedingt verhindern wollten. Dies hielt bis zum Ende des Ersten Weltkrieges im November 1918 an. Dann kam Ende 1918 die Novemberrevolution und das Ende der Monarchie – und plötzlich war der Weg frei für Neues ... Auch in Preußen und in Berlin wollte man nun althergebrachte Probleme lösen, beispielweise die Planung für eine Großgemeinde Berlin vorantreiben und die Versorgung der Bevölkerung sicherstellen.



Die Hochbahnstation Prinzenstraße, links ein Gasometer des Gaswerks Gitschiner Straße. Hier wurde von der englischen ICGA am 30. August 1825 der Grundstein für die erste Berliner „Gaserleuchtungsanstalt“ gelegt. Insgesamt vier Gasbehälter befanden sich an diesem Standort, der während des Zweiten Weltkrieges schwer getroffen wurde. Nach 1945 wurde die Gasproduktion an dieser Stelle nicht mehr aufgenommen. Bildquelle Siemens & Halske

BERLINER SZENEN

Die überbordend verzierte Fassade des Wohn- und Geschäftshauses Friedrich-, Ecke Kochstraße mit dem Café Friedrichshof um 1875. Unten eine Fotografin in schwindelerregender Höhe auf dem Dach des Alten Stadthauses im Jahr 1912. Bildquellen unbekannt



ADOLF WERMUTH - GRÜNDERVATER DER METROPOLE BERLIN

Nun schlug die Stunde des parteilosen Berliner Oberbürgermeisters Adolf Wermuth (1855-1927), der aus Hannover stammte. Wermuth hatte die Vision, die fast anarchistischen Zustände in Berlin und seinen angrenzenden Städten und Gemeinden zu beenden. Er war es gewohnt, Dinge ohne Rücksicht auf Befindlichkeiten neu zu ordnen. Der studierte Jurist hatte zuvor fast drei Jahrzehnte lang im Reichsamt des Inneren in Berlin gearbeitet, dem Innenministerium des Kaiserreichs. Dort war er am Aufbau des Deutschen Wetterdienstes beteiligt, eine seiner ersten Aufgaben in eigener Verantwortung war es, per Gesetz eine neue Maß- und Gewichtsordnung durchzusetzen. Lieb gewonnene Bezeichnungen wie Pfund, Zentner und Lot schaffte er zugunsten von Gramm und Kilogramm ab, „erbarmungslos“, wie er selbst befand. Und nun nahm er sich Berlin vor.

Ebenso erbarmungslos wollte er den Zusammenschluss mit den umliegenden Gemeinden gegen alle Widerstände erreichen. Im Jahr 1912 trat Wermuth sein Amt als Oberbürgermeister von Berlin an. „Die Tat drängte sich am ersten Tag unwiderstehlich auf“, notierte er später. „Groß-Berlin fackelte nicht.“



BEIM WANDERN EREILTE IHN DER RUF AUS BERLIN

Als Wermuth zum Berliner Stadtoberhaupt gewählt wurde, war er gerade 57 Jahre alt und stand vor einem Neuanfang. Doch die Jahre zuvor hatte er sich bis weit nach oben gearbeitet. Schon sein Vater war Regierungspräsident, die Königsfamilie von Hannover war regelmäßig Gast im Haus. Wermuth studierte in Göttingen und wurde 1882 ins Reichsamt nach Berlin berufen. Er verantwortete die Repräsentanz des Deutschen Reiches bei den Weltausstellungen in Melbourne und Chicago. Aus Melbourne kehrte er blass, mager und von Malaria gezeichnet zurück, für den Rest seines Lebens litt er unter Schwindelanfällen und stieg doch später im Reichsschatzamt zu einem der wichtigsten Staatssekretäre Preußens auf. Allerdings trat er schon damals kompromisslos auf. Auch gegenüber Autoritäten. Im Streit um eine Erhöhung der Erbschaftssteuer warf er 1912 sein Amt hin – und machte erst einmal eine Wanderung durch den Harz.

Unterwegs erreichte ihn ein Brief. Ein Berliner Stadtverordneter fragte an, ob Wermuth Nachfolger des amtsmüden Oberbürgermeisters Martin Kirschner werden wolle. Wermuth willigte ein. Am 12. Mai 1912 wurde der parteilose Beamte von der Stadtverordnetenversammlung mit sozialdemokratischer Mehrheit zum neuen Oberbürgermeister gewählt. In den zwei Wochen, bevor er im September sein Amt antrat, machte Wermuth sich ein Bild von der Stadt, die er regieren sollte.

FÜR GROSS BERLIN
Öffentliche Versammlung
am SONNTAG den 10. MÄRZ
12 Uhr in der Brauerei
FRIEDRICHSHAIN
WAS ERWARTEN WIR
VOM ZWECKVERBAND ?
REDNER :
BERNHARD DERNBURG
FRIEDRICH NAUMANN
ALBERT SÜDEKUM M.D.R.
Eintritt frei
 Zur Deckung der Unkosten:
Reservierte Plätze à 5 Mk.
schriftlich von Büro des Ausschusses für Gross-Berlin,
 Grunewald, Trabener-Strasse 25.
600000 Gross-Berliner wohnen in Wohnungen in denen
jedes Zimmer mit 5 und mehr Personen besetzt ist.
Hunderttausende von Kindern sind ohne Spielplätze

Versammlungs-Plakat

MILLIONENSTADT MIT SOZIALEN PROBLEMEN



Szene in der Fürsorgestelle im Charlottenburger Pestalozzi-Froebel-Haus, hier wird Müttern bei der Versorgung ihrer Babys geholfen. Moderne Kinderpflege im April 1906. An der Decke eine zweiarmige Gaslampenkonstruktion. Bild Berliner Leben

Was er sah, war eine Metropole unter enormen sozialen Druck. Er besichtigte das Virchow-Krankenhaus, Volksschulen und Lyzeen, Markthallen und Viehhöfe, sah „bis in die Nacht hinein Tausende in das Städtische Obdach strömen“. Ein großer Teil der Bevölkerung wohnte feucht, dunkel, kalt, schmutzig, fensterlos, von Ungeziefer geplagt. Eine Toilette teilten sich manchmal bis zu 20 Haushalte, Krankheiten wie Cholera, Typhus, Tuberkulose waren Alltag. Um die Not ein wenig zu lindern, verließ Wermuth seine Wohnung in der Klosterstraße. Er zog dauerhaft ins Schloss des Berliner Stadtguts Buch, den Sommersitz der Oberbürgermeister. „Hier haben meine Frau und ich, auch mit den ein- und ausfliegenden Kindern, neun Sommer von April oder Mai bis Ende Oktober gehaust. Und seit die Wohnungsnot mir vorschrieb, meine zweite Wohnung im Stadtinnern aufzugeben, froren wir auch mehrere Winter weidlich in dem alten, weiträumigen, kalten Gutshaus.“



Kinderarmut war um 1900 ein großes Problem. Bild Heinrich Zille

Um die Person Adolf Wermuth ranken sich so manche Anekdoten. Zum Beispiel die, dass Wermuth sehr gesellig und ein gern gesehener Gast im „Schlosskrug“ gewesen sei. Dort habe er hin und wieder mit Anwohnern ein Bier getrunken. Und wenn er wichtige Reden einstudierte, soll er manchmal in den Stall des Gutshofs gegangen sein. Dann brüllte er der Legende nach gegen die Kühe an, um seine Stimme zu trainieren. Ein lautes Organ brauchte Wermuth auch für die hitzigen Debatten, die um seinen Traum von Groß-Berlin tobten. Neben den bürgerlichen Vororten wehrte sich vor allem das Königreich Preußen gegen eine Expansion seiner Hauptstadt. Es fürchtete einen „Staat im Staate“ und erlaubte nur den losen „Zweckverband Groß-Berlin“, der kurz vor Wermuths Amtsantritt gebildet worden war. Der sprach sich bei Verkehr, Bebauungsplanung und Freiflächen ab – mehr war nicht erwünscht.

BERLIN MÜSSE SICH FÜGEN

Wermuth aber war entschlossen, aus dem Zweckverband eine Stadt zu schaffen. Sein erster Versuch begann 1912 damit, Treptow an Berlin zu binden. Preußen grätschte dazwischen und teilte ihm mit, „Berlin müsse sich fügen“. Doch Wermuth fügte sich nicht. Er glaubte weiter an die Notwendigkeit für Groß-Berlin – erst recht nach dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914.

Die Menschen hungerten, weil die Versorgung im Ballungsgebiet stockte, soziale Unruhe drohte. „Nirgends hat die Zerstückelung Berlins sich hemmender erwiesen als in der Kriegswirtschaft“, schrieb Wermuth später. „Unter der Arbeiterschaft gab es in einer Sonnabendsitzung nach der anderen Sturm, wenn wieder einmal festgestellt wurde, dass Tegel sein Fleisch anders und lässiger verteilte als die übrigen Gemeinden, oder dass in Zeiten der Not Neuköllns Bewohner nur drei Pfund Kartoffeln erhielten, die von Schöneberg aber fünf.“

GEGEN HUNGER UND ARMUT

Wermuth machte die Versorgung der Bevölkerung zu seiner Hauptaufgabe. Und fand darin einen ersten Hebel, Berlin trotz Preußens Veto zu vereinen – zunächst ökonomisch. In der Not versammelte er die widerstrebenden Gemeinden hinter einer Idee: der Einführung von Lebensmittelmarken, die im gesamten Großraum gültig waren. „Jetzt, wenn je, musste die innere Zusammengehörigkeit Groß-Berlins zur Geltung kommen“, befand er. „Das sahen die Vororte sämtlich und ohne Besinnen ein.“

Wermuth lud Vertreter von etwa 50 Gemeinden und Gutsbezirken in das Rathaus. Der Krisenstab bestand nicht nur aus Politikern, die halbe Stadtgesellschaft saß darin. „Einer von ihnen gab der Versammlung den verheißungsvollen Namen „Erste Sitzung des Groß-Berliner Magistrats“. Ihr Beschluss lautete, alle Teile Groß-Berlins zu einer Brotkartengemeinschaft zu vereinen. Die Brotkarte für „Groß-Berlin“ wurde 1915 eingeführt, sie rationierte das Brot und verteilte es an die Bevölkerung. Es folgten Karten für Fleisch, Eier, Gemüse und weitere Lebensmittel, dazu Seife und Kohle.

Wermuths Maßnahmen verhinderten nicht nur eine Hungersnot. Sie leiteten die angestrebte Fusion ein. „Ich hatte schon vor dem Kriege die Meinung vertreten und öffentlich zu begründen versucht, dass der Zusammenhalt von innen kommen müsse“, schrieb Wermuth. Die Not schweißte Berlin mit dem Umland zu einer Art Schicksalsgemeinschaft zusammen. „Nun lag der Weg frei. Nun wollten die Groß-Berliner auch ferner einig handeln.“

VISIONÄRE VERKEHRSPANUNG

Um die Welten beiderseits der Spree zu einer zu verbinden, wollte Wermuth sie auch verkehrstechnisch vernetzen. Stadt- und U-Bahn fuhren damals nur von Ost nach West. Werner von Siemens hatte schon 1892 eine Nord-Süd-S-Bahn unter der Innenstadt angeregt, nach dem Krieg nahm Wermuth die Idee auf und trieb die Planungen voran. So sollten die Vororte im Süden mit denen im Norden verbunden werden: Steglitz mit Frohnau, Lichterfelde mit Buch.



Auch Pressgasbeleuchtung stand für Fortschritt. Hier ein frühes Modell an der Warschauer Brücke.
Bild: Sammlung ProGaslicht



Der Durchbruch der Hoch- und U-Bahn in der Dennewitzstraße um 1905. Das „Tunnelhaus“ zwischen Dennewitz- und Bülowstraße galt damals als Sensation. Es wurde zu einer Metapher des „Tempos von Berlin“ und eines unaufhaltsamen Fortschritts. Die darunter liegenden „Akademischen Bierhallen“ zogen Touristen in Massen an. Die Häuser wurden 1943 durch Bomben zerstört, doch ganz in der Nähe existiert heute wieder ein „Tunnelhaus“ mit Durchfahrt der Berliner Hoch- und U-Bahn. Bild: Waldemar Titzenthaler



Alexander Dominicus (1873-1945), Jurist und liberaler Politiker der DDP, war von 1911 bis 1920 Oberbürgermeister von Schöneberg. Dominicus stammte aus Straßburg/Elsass, dort war er seit 1902 Beigeordneter der Stadt Straßburg und brachte richtungweisende Reformen der Arbeits- und Jugendfürsorge, der Stadtplanung und des Schulwesens auf den Weg; so richtete er erstmals ein Arbeitsamt ein und regte die Gründung einer Arbeitslosenversicherung an. Das Straßburger Modell wurde später zum Vorbild der deutschen Reichsgesetze über Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung von 1927. Nach seinem Ausscheiden als Oberbürgermeister war er im Jahr 1921 preußischer Innenminister.
Bildquelle unbekannt

Einen seiner aktivsten Mitstreiter fand Wermuth in Alexander Dominicus. Der Schöneberger Oberbürgermeister, wie Wermuth ein Zugezogener, erkannte, dass rund um Berlin „eine Gemeinde der anderen das Wasser abgräbt“. Die beiden ergänzten sich gut: Wermuth zog im Hintergrund die Fäden, Dominicus warb öffentlich für das Projekt. Er gründete 1917 den „Bürgerausschuss Groß-Berlin“, um „eine ständige Tribüne“ zu schaffen „für den Ruf nach großberlinischem Gemeinschaftsgeist“. Der Bürgerausschuss wollte eine „Gesamtgemeinde“ in einem 20-Kilometer-Radius um Berlin.



Kanalabdeckung der Stadt Schöneberg. Bild 2020, Bettina Raetzer-Grimm

DIE GUNST DER STUNDE

Nach dem Ende des Kriegs sah Wermuth die große Chance dafür gekommen. Preußen existierte nach der Novemberrevolution nur noch auf dem Papier, die einstige Monarchie wurde von der neuen sozialistischen Regierung in die Weimarer Republik überführt. Wermuth wollte schnell Fakten schaffen und

noch am 28. November 1918 Groß-Berlin durch die Zwangseingemeindung des Umlands beschließen – per Notverordnung. Vermutlich sähe Berlin heute vollkommen anders aus, wenn er damit Erfolg gehabt hätte. Doch die neue Staatsregierung piffte ihn zurück, man wollte die Metropole nicht „auf diktatorischem Wege“ bilden. Die grundsätzliche Notwendigkeit des Zusammenschlusses aber hatte man auch dort nach den Erfahrungen des Kriegs erkannt.

Nur durch eine Großgemeinde würde man „die wirtschaftlichen Nöte der östlichen und nördlichen Gemeinden beseitigen und gleichzeitig für die Zukunft die Ungleichheiten aus der Welt schaffen“. Für eine ordentliche Lösung gab man grünes Licht. Und Wermuth legte los. Ab März 1919 beriet er in kleiner Runde mit anderen Kommunalpolitikern und dem preußischen Innenminister in seinem Amtszimmer im Roten Rathaus über die genaue Form der neuen Riesenstadt. Gerungen wurde vor allem um die Außengrenzen. Wermuth wollte einen 15-Kilometer-Radius um Berlin, ohne Köpenick und das besonders heftig rebellierende Spandau. Schließlich wurden die Grenzen weiter draußen gezogen, dort, „wo in absehbarer Zeit der Entwicklung an ein Entstehen städtischer Lebensverhältnisse (...) nicht mehr gedacht werden kann“. Darin sollten 20 neue Bezirke erschaffen werden.



Gedenkmedaille des Gewerbevereins vom Februar 1920

HARTE VERHANDLUNGEN

1920 sollte das Groß-Berlin-Gesetz beschlossen werden. Die Voraussetzungen waren günstig. Der Fokus der Öffentlichkeit lag nicht auf Stadtentwicklung – Kapp-Putsch, Spanische Grippe und Versailler Vertrag bestimmten die Schlagzeilen. Und so wurde erbittert gestritten und verhandelt. In einigen Stadtparlamenten gab es der Groß-Berlin-Frage wegen Tumulte und Prügeleien. Vor allem Charlottenburg, die reichste Stadt des alten Preußens, kämpfte erbittert. Noch heute steht das prunkvolle Charlottenburger Tor als Abgrenzung zum einstigen Nachbarn Berlin. Um die Widerspenstigen zu zähmen, wollten die preußische Regierung und auch Dominicus Übergangs- und Sonderregelungen für einzelne Gemeinden schaffen. Wermuth lehnte das ab. Er wollte die Opposition gegen Groß-Berlin ein für alle Mal brechen. Seine Zugeständnisse knüpfte er an das unumstößliche Bekenntnis zur neuen Metropole.



Das Charlottenburger Tor bildete die Trennlinie zwischen Berlin und Charlottenburg. Bildquelle unbekannt

Wermuth erkannte zum Beispiel, dass den bürgerlichen Gemeinden eine vom Berliner Magistrat geführte zentralistische Struktur, wie sie die Sozialdemokraten wollten, nicht zu vermitteln war. Daher wollte er den Stadtteilen in spe eine weitgehend unabhängige Verwaltung zubilligen, mit eigenem Parlament und Regierung. Dafür schlug er selbst die Bezeichnungen „Bezirksversammlung“ und „Bezirksamt“ vor. Der Magistrat sollte nur die Finanz- und Steuerverwaltung zentral leiten. Es war die Blaupause für die polyzentrische Stadt, die wir heute kennen. Die größeren Städte umschmeichelte Wermuth, indem er die neuen Bezirke nach ihnen taufen lassen wollte.

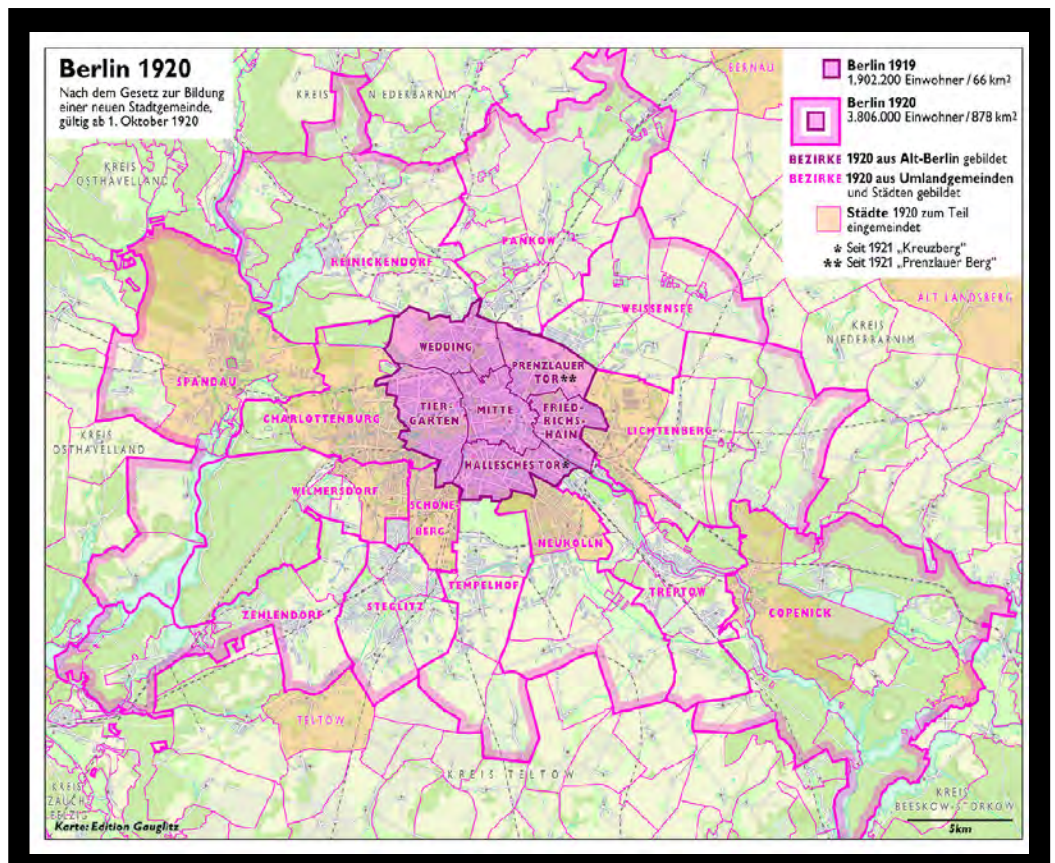
ERST DIE DRITTE ABSTIMMUNG IST ERFOLGREICH

Dennoch scheiterten zwei Abstimmungen über das Gesetz in der Preußischen Landesversammlung. Das Zeitfenster schloss sich. Wenn auch die dritte Abstimmung negativ ausgefallen wäre, wäre Groß-Berlin vermutlich gestorben.

Wermuth griff zu einem letzten taktischen Kniff. Er ließ das „Groß“ aus dem Namen streichen, um den Skeptikern die Angst vor einem übermächtigen Berlin zu nehmen. Wermuth wollte statt des „künstlichen und etwas überheblichen Namens Groß-Berlin“ lieber die schlichte Bezeichnung „Berlin“ verwenden. Mit nur 16 Stimmen Mehrheit wurde das Gesetz tatsächlich beschlossen, am 1. Oktober 1920 trat es in Kraft. Das alte Berlin war tot, die „Neue Stadtgemeinde Berlin“ geboren.

Die Auswirkungen der Novemberrevolution von 1918 hatten schlussendlich einen Zusammenschluss Berlins mit den Umlandgemeinden möglich gemacht. Neben Wermuth waren der Oberbürgermeister von Schöneberg, der in Straßburg/Elsass geborene Alexander Dominicus (DDP, 1873-1945) und der aus Prenzlau stammende preußische Minister Paul Hirsch (SPD, 1868-1940) die treibenden Kräfte. Dominicus war auch das einzige Stadt-Oberhaupt unter den Umlandgemeinden, der die Fusionsbestrebungen Wermuths unterstützte. Die Verhandlungen zur Bildung einer Einheitsgemeinde führte Hirschs Unterstaatssekretär, der aus Breslau stammende Friedrich Freund (DDP, 1861-1924), der schon lange auf eine Fusion Berlins mit seinen Umlandgemeinden hingearbeitet hatte.

So entstand am 1. Oktober 1920 die Einheitsgemeinde „Groß-Berlin“, die aber nicht „Groß-Berlin“ sondern nur schlicht „BERLIN“ heißen durfte.



KOMPETENZWIRRWARR FÄRBT BIS HEUTE AB



Im Jahr 1926 entwarf der Heraldiker und Grafiker Otto Hupp ein neues Stadtwappen für Berlin

Nach Ende des Ersten Weltkrieges hatte Berlin schwere finanzielle, wirtschaftliche und soziale Kriegsfolgelasten zu tragen. Der städtische Haushalt war völlig desolat, das ging schließlich so weit, dass man entschied, die Straßenbeleuchtung zum großen Teil abzuschalten. Teile der elektrischen Beleuchtung blieben dunkel, Gaslaternen durften, sofern sie brannten, nur mit einer Flamme betrieben werden. Die Maßnahmen dauerten letztlich von 1919 bis 1924. Damals umfasste die Gasstraßenbeleuchtung ca. 90 Prozent der Gesamtbeleuchtung Berlins. Von 41.500 Gaslaternen leuchteten nur 9.200, und diese mit nur einer Flamme.

Der Zusammenschluss am 1. Oktober 1920 löste nun auch keineswegs alle Probleme. Nun waren auch die eingemeindeten Kommunen von den rigiden Sparmaßnahmen bei der Beleuchtung betroffen. Mit der Schaffung von Groß-Berlin, dessen Einwohnerzahl jetzt auf 3,8 Millionen gestiegen war, begann eigentlich erst die Frage, wie man das am besten mit Leben erfüllt. Wegen der dezentralen Verwaltung durch die Bezirke war man zum Beispiel nicht in der Lage, genügend Wohnraum zu schaffen – ein vertraut klingendes Problem. Die damaligen Zugeständnisse an die Bezirke belasten die Stadt bis heute, die Kompetenzen sind bisweilen unklar. Auch gibt es eine Parallele zum heutigen Berlin. Berlin beschwerte sich damals darüber, zu wenig Geld vom Staat zu bekommen, obwohl man durch die Hauptstadtfunction besonders belastet wurde. Das kommt uns irgendwie bekannt vor. In folgenden Jahren wurden dennoch prägende Großprojekte realisiert. Gemeinsame Strom-, Bewässerungs- und Nahverkehrsnetze entstanden, eine Bauordnung mit einheitlichen Vorschriften wurde verfasst, die Avus, das Messegelände, der Flughafen Tempelhof und jede Menge Sportanlagen wurden gebaut. Und 1924 ging die Berliner S-Bahn auf die Strecke.

NACH ERFOLGREICHER WIEDERWAHL GIBT WERMUTH AUF

Wermuth wurde 1920 zwar noch einmal als Oberbürgermeister wiedergewählt, doch die Ausgestaltung des modernen Berlin übernahm sein Nachfolger, Wermuths Stadtkämmerer Gustav Böß. In seiner Biografie versicherte Wermuth, sich *stets* „von jeder Parteipolitik ferngehalten zu haben“, die „Gedankengänge und das Schema einer Partei sind mir am Ende ebenso ferngeblieben wie vorher“. Am Ende fiel der Querkopf deswegen zwischen alle Stühle. Die bürgerlichen Parteien nutzten einen Streik der Berliner Elektrizitätsarbeiter, um ihn anzugreifen, auch Teile der Sozialdemokraten ließen ihn fallen, im November 1920 trat er schließlich zurück. Wermuth zog aus seiner Dienstwohnung im Schloss Buch aus, gen Süden nach Lichterfelde. Seine Frau Marie starb 1923. Wermuth begann unter „Zwangsvorstellungen“ zu leiden, hieß es in einem Artikel von 1927 über „den alten Herrn mit dem langen eisgrauen Schnurrbart“. „Dabei handelte es sich anscheinend um Nachwirkungen seiner leitenden Tätigkeit auf dem Gebiete der Lebensmittelbewirtschaftung.“ Nachbarn trafen ihn demnach ständig beim Lebensmitteleinkauf: „Er fürchtete zu verhungern.“



Adolf Wermuth (links) und sein Nachfolger im Amt, Gustav Böß

KRANKHEIT UND TOD

Wermuth starb 1927 im Alter von 72 Jahren. Zur Trauerfeier in der Kirche der ehemaligen Hauptkadettenanstalt Lichterfelde schrieb das „Berliner Tageblatt“: „Im Auftrage der Reichsregierung sprach Finanzminister Köhler von der hohen, weittragenden Bedeutung, die Adolf Wermuths Arbeit während seines unermüdlichen und selbstlosen Schaffens im Dienste des Staates gefunden hat. Die Ausgestaltung und die Zusammenfassung Groß-Berlins waren Wermuth nach rastlosen Mühen gelungen.“ Der neue Oberbürgermeister Böß pflichtete dem anerkennend bei: „Rücksichtslos ist er Hindernissen entgegengetreten, die sich ihm hemmend in den Weg stellten.“ Wermuths Leichnam wurde nach Buch überführt, „wo im engsten Familien- und Freundeskreise die Beisetzung an der Seite der vor Jahren verstorbenen Gattin“ erfolgte.

PEINLICH - BIS VOR WENIGEN WOCHEN KEIN EHRENGRAB

Wermuths Grab in Buch ist schon mehrfach beschädigt worden, zwischendurch ist das Grabkreuz abgebrochen. Zu DDR-Zeiten und zuletzt 2004 haben sich Jugendliche daran abgearbeitet. Sie werden kaum gewusst haben, wessen Grab sie demolierten. Es gehört zu den Absonderlichkeiten Berlins, dass Wermuths Ruhestätte bis heute nicht auf der Liste der Ehrengräber steht.

Selbst in Wermuths früherem Wohnort sind fast alle Spuren verwischt. In den Kuhstall auf dem Gutshof ist ein Fairtrade-Start-up eingezogen, das sich mehr um die Zukunft als um die Vergangenheit sorgt. Das Schloss Buch überstand den Bombenhagel im Zweiten Weltkrieg ohne schwere Schäden, SED-Parteichef Walter Ulbricht ließ es trotzdem 1964 sprengen. An die Stelle des Schlosses ist eine Blumenrabatte aus Beton gerückt, nur das Treppengeländer wurde gerettet. Es befindet sich heute im Operncafé Unter den Linden.

Die Schlosskirche ist noch da, nach Kriegsschäden vereinfacht wiederaufgebaut. Die zuständige Pfarrerin Cornelia Reuter sagt, auch ein Sohn Wermuths, der im Krieg fiel, sei auf dem Friedhof begraben worden, doch niemand wisse mehr, wo genau. Immerhin weiß Reuter um Wermuths Verdienste, anders als der Berliner Senat: *„Ich glaube, man hat dort nicht wirklich eine Ahnung, wie wichtig er für diese Stadt war.“*

Die Feierlichkeiten für das 100-Jahr-Jubiläum werden in der Senatskanzlei des Regierenden Bürgermeisters geplant. Dort werden auch Anträge für Ehrengräber bearbeitet. Schon zwei für Wermuth hat die Evangelische Kirchengemeinde Buch gestellt. Beide wurden abgelehnt, zuletzt 2009. *„Hin und wieder legt ein Regierender mal einen Kranz hier ab“*, sagt Wermuth-Fan Rainer Schütte. *„Aber für die Pflege des Grabs will die Stadt nicht aufkommen.“*

Angeführt wurden dafür formale Gründe. Unabdingbares Kriterium für ein Ehrengrab sei *„das fortlebende Andenken an die um Berlin hervorragend verdiente Persönlichkeit in der allgemeinen, breiteren Öffentlichkeit“*. Im Falle Wermuth sei das *„nicht eindeutig feststellbar“*, teilte die Senatskanzlei mit. Weil Wermuth der breiten Öffentlichkeit kaum bekannt ist, möchte ihn die Stadt, die er selbst mit erschuf, auch nicht öffentlich würdigen.

Dabei *„musste Wermuths Tätigkeit notwendigerweise im Hintergrund bleiben, denn sie spielte sich in der Beeinflussung des Magistrats und in zweiseitigen Gesprächen mit den Vertretern des preußischen Innenministeriums ab“*, schrieb die Geschichts- und Politikwissenschaftlerin Frauke Bey-Heard schon 1969 in ihrer preisgekrönten Schrift *„Hauptstadt und Staatsumwälzung Berlin 1919“*. Die Vorstöße des Schönebergers Dominicus seien öffentlichkeitswirksamer gewesen, doch laut Bey-Heard *„hatte der Oberbürgermeister einen viel größeren Anteil an der Gestaltung von Groß-Berlin, als ihm bisher zugestanden wurde“*. In Berlin ist diese Erkenntnis offenbar über viele Jahrzehnte nicht angekommen.

Wermuths Nachfolger Böß wurde geehrt, indem die Straße am Roten Rathaus nach ihm benannt wurde. Andere prominente Plätze und Straßen Berlins tragen die Namen ehemaliger Bürgermeister wie Ernst Reuter, Otto Suhr, Walther Schreiber oder Franz Christian Naunyn. Selbst Alexander Dominicus hat eine große Straße bekommen. Nach Adolf Wermuth ist nur der Wermuthweg benannt, eine knapp 500 Meter lange unschöne Betonschleife im Rücken der Hochhäuser in der Gropiusstadt.

Doch Anfang dieses Jahres scheint sich innerhalb der Senatskanzlei offenbar die Erkenntnis durchgesetzt zu haben, dass Wermuths Verdienste um Berlin bisher nicht ausreichend gewürdigt wurden. *„Ohne Adolf Wermuths beharrliche und kompetente Art wäre die Bildung Groß-Berlins wahrscheinlich nicht gelungen“*, erklärte die Senatskanzlei auf einmal. *„Diese Einschätzung dürfte auch seiner Beurteilung durch die Historikerschaft entsprechen.“* Wermuths Leistung sei *„bahnbrechend und richtig“* gewesen. Wermuths Anteil daran wolle der Senat auch im Zuge des 100. Geburtstags von Groß-Berlin darstellen: *„Natürlich werden Adolf Wermuths Rolle und Verdienste um Berlin im Jubiläumsjahr 2020 auch beleuchtet werden.“* Wie genau, werde aktuell erörtert.



Das Grab von Familie Wermuth. Bild Peter Kersten



Logoausschnitt der Hermann Henselmann Stiftung



Berlin galt in den 1920er Jahren wegen der unzähligen Lichtreklamen zu Recht als „Elektropolis“. Doch auf den Straßen und Plätzen der Metropole und Reichshauptstadt der neuen Republik Deutschland war Berlin tatsächlich „Gasopolis“. 85 Prozent der Straßen wurden mit Gas beleuchtet. Auf dem Bild links eine Pressgashängeleuchte vor dem 1931 fertiggestellten Europahaus. Rechts eine Übersichtskarte der Gasversorgung Berlins und einiger Umlandgemeinden. Bildquelle links Willy Pragher, Deutsche Digitale Bibliothek 000192. Rechts: Die Geschichte der Gasversorgung in Berlin, Hilmar Bärthel

1989/90 - GROSS-BERLIN ZUM ZWEITEN

Im Grunde begann die Entstehung von Groß-Berlin mit dem Mauerabris 1989/90 noch einmal von vorn. Wie zu Wermuths Zeiten ringen die Ortsteile um Einfluss und Vorteilsnahme. Zwischen Spandau und Buch fühlen sich die wenigsten als Groß-Berliner, die Fliehkräfte sind immens, kein Gründungsmythos hält sie zusammen. Berlin sei keine richtige Stadt, sondern ein Archipel von Städten und Gemeinden, hört man immer wieder. Wird es je vollendet werden? Der Zusammenhalt muss von innen kommen, befand Adolf Wermuth schon vor einem Jahrhundert. Vielleicht würde dieses seltsame Gebilde von einer Stadt ein bisschen enger zusammenwachsen, wenn es sich wenigstens des Mannes erinnerte, der es einst erschaffen hat.

Wie es in Berlin nach dem Zusammenschluss weiterging – und wie die Stadt zu einer Weltmetropole wurde – kann unter anderem im Zündfunken Nr. 81 (Berlin in den 1920er Jahren) nachgelesen werden.

Bettina Raetzer-Grimm

QUELLEN

Ohne ihn wäre die Stadt keine Metropole. Doch kaum jemand kennt seinen Namen: Vor 100 Jahren formte Adolf Wermuth das heutige Berlin.
 Christian Hönicke Lars Spannagel
 Frauke Bey-Heard: „Hauptstadt und Staatsumwälzung Berlin 1919“
 Wolfgang Ribbe (Hrsg.): „Stadtoberhäupter. Biographien Berliner Bürgermeister“
 Rainer Schütte: „Buch im Ersten Weltkrieg“
 Andreas Splanemann: „Wie vor 70 Jahren Groß-Berlin entstand“
 Herbert Schwenk: „Es hing am seidenen Faden. Berlin wird Groß-Berlin“
 Kurt Pompluhn: „50 Jahre ‚Groß-Berlin‘“
 Adolf Wermuth: „Ein Beamtenleben“
 „Frankfurter Zeitung“ vom 13.10.1922
 „Berliner Tageblatt“ vom 17.10.1927
 Berliner Außenraumleuchten, Dissertation Sabine Röck 2001
 Die Geschichte der Gasversorgung in Berlin, Hilmar Bärthel. Nicolai Verlag 1997



SYSTEMRELEVANT

Sin Se ooch so jenervt von dit janze Corona-Jedöns? Ick jestehe, ick kann's nich mehr hören. Wat ham wa bloß jetan, det wir so jestraft werden? Ick fand es ja anfangs richtig mit die janze Vorsichtsmaßnahmen, vor allem, wenn man jesehn hat, wie es bei die Italienern zuzejangen is. Da laaren die Leute uff Krankenhausflure, weil keene Betten frei waren. Und sin jestorben wie die Fliegen. Bei uns war dit wohl besser organisiert, und Betten jab's offenbar jenuch. Aba dit lag wohl ooch daran, dass ville normalranke Leute Angst hatten, ins Krankenhaus zu jehn um sich zum Beispiel oparieren zu lassen, ejal ob am Knie oda am Herz. Ooch bei die Jebissklempna wars seltsam ruhich, weil ville Leute vor Corona-Angst mit die noch vorhandenen Zähne klapperten, ooch wenn die dabei wackelten. Dit kanns jetze aba ooch nich sein. Da stellt sich mir die Frage, ob dieser ellenlange Lockdaun nich am Ende mehr Schaden anrichtet als Corona selba.

Für ne Type wie olle Karl Lauterbach ist dit aba ejal, dem is dit Latte. Der will am liebsten dit janze Land für een, zwee Jahre lahmlejen. Solange, bis alle durchvirussifiziert sind. Und bloß keene Kontakte! Witzich nur, dit sich Lautsprecherbach selba nich daran hält. Im Jejenteil, der tingelt von Torkscho zu Torkscho – 6 Ufftritte in 12 Taagen – und sabbelt uns alle zu, vielleicht is er klamm und braucht die Piepen. Der könnte ja ooch von daheeme zujeschaltet werden, aber da jibts eben keene Piepen. Jefühlt taucht der jeden Taach inne Glotze auf, da schlecht er Sahra Wagenknecht oda Wolfgang Bosbach um Längen. Lauterbach will ooch wohl am liebsten alle Restorangs, Spiel- und Sportplätze oda Schulen bis in die Puppen jeschlossen halten, mindestens für een Jahr. Mannomann, jetze is mir klar, dass dieser asketische Jesundheitsapostel selbst bei seine eijenen SPD-Parteijenossen als ultimative Nervensäge gilt. Keen Wunder ooch, dass der zwar ständich wat wichtijet zusagen hat, aba noch nie von seine Sozis fürn Ministaposten oda wat höheret vorjeschlaaren wurde.

Ooch in Berlin hatte Corona nachhaltich jewirkt. Und der Senat schien zeitweise nich wissen zu wollen, wat ambach is. Nu hamse nach langen Wochen erlaubt, dass Restorangs wieda öffnen dürfen, Kneipen aba nich. Die typische Berliner Eck-Pinte soll wohl ooch vaschwinden – wie Jaslatüchten, Litfasssäulen oda andere Berliner Typen. Dass da ville pleite jehn werden und ne Menge Leute arbeitslos – dit is den Politikaspern im Roten Rathaus wurscht. Bloß keen klaret Konzept haben.

Damit wir uns nich falsch vastehen. Ick bin keen Vaschwörungstheoretika und gloobe ooch nich, dass olle Merkel en Marsmensch is. Aba ick plädiere für jesunden Menschenvastand. Keena konnte mir erklären, warum in Corona-Zeiten keena Tennis spielen darf. Wie soll ick mir denn da anstecken, wenn meen Partna 20 Meta entfernt steht? Soll ick uff den Tennisball rotzen und ihn dann meenem Partna ins Jesicht ballern? Oda man hatte die Leute nicht erlaubt, alleene uff ner Parkbank zu sitzen. Da sollen sojar Grünflächen-Scherriffs aussen Hecken jekrochen sein und Bußgelda vateilt haben. 250 Euro für unerlaubtes Sitzen uff Parkbank. Ob die ooch so uff Drooschenhändla lossjejangen wären?

Corona-Zeiten sind offenbar Zeiten, wo sich lächliche Würschtel als machtjeile Schmalspur-Ordnungshüta uffspielen können. Und ville Menschen jefällt dit, wie Umfraachen herausjefunden haben wollen. Die Leute, spezijell die Deutschen, brauchen eben in Krisenzeiten Führung. Früha hieß dit Föööührung! Sie wissen schon Für mich is dit sehr beängstijend.

Jenauo gruselich find ick, was jerade in Amerika passiert. Da filmt eena mittem Händy, wie een Cop en schwarzen Mann mit seinem Knie die Luft abdrückt – der Malträtierte stirbt. Es jibt Wut, Protest, Uffruhr – kann ick vastehen. Was macht olle Psycho Trump? Stellt sich mit ner Bibel vor eene Kirche und droht die Demonstranten mit Militär. Warum hat die Welt so ne Knallcharsche wie diesen Trump vadient? Ick fürchte ja sogar, dass dieser Pinsel wiederjewählt wird. Jute Nacht!

Wat unsre Jaslatüchten anjeht, so is ja im Heft schon ville zum großen Dorf an der Düssel jeschrieben worden. Ick saach nur: Dit habt ihr Düsseldorf mega-juut jemacht. Dit Jaslicht am Rhein is jerettet, der weise Rat der Stadt hat beschlossen, dass dit joldene Jaslicht bleibt. Damit kann sich nu Berlin in Jrund und Boden schämen – wegen Kulturbanauserie und Ignoranz. Dafür hat Berlin dann bald andere Heileits: En Stadtschloss, wat nich so heißen darf, sondern Humboldt-Forum – janz politisch korrekt. Dann bekommt das Jebäude eine unterirdisch hässliche Ost-Fassade, janz im Sinne von modanistischen Idjologen, ooch die Anlagen um dit Jebäude herum sollen eklich hässlich werden. Nich wie früha mit Blumenbeeten, Neptunbrunnen oda Denkmälern, sondern eine platte Steinwüste. Und als Krönung von dit Janze stellt man vor die West-Fassade nu die sojenannte Einheits-Wippe auf. In Zeiten von Corona und wirtschaftlichem Desasta werden 17 Milljonen Euronen uffn Kopp jehauen für dieses bescheuerte Wackel-Dingens – im Zündfunken hatten wir darüber schon mal jeschrieben. Ick saach mal – herzlichen Glückwunsch zu diesen neuen Berlin-Attraxjonen

Nu bin ick am Ende mit meine systemrelevanten Jedanken – und wünsche allen Jesundheit und ein schönät Leben.

Ihr systemrelevanter Graf Koks von der Gasanstalt

SCHÖNE NEUE WELT ...



Karikatur Jörg Perthel

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

Auch ich bin total begeistert von den Nachrichten aus Düsseldorf. Ich habe mitgefiebert, mitgezittert. Werden die wunderbaren Gaslichter am Rhein gerettet? Am Ende gab es eine große Mehrheit für unsere Lichtspender.

Ich bin sehr stolz auf die Initiative Düsseldorfer Gaslicht. Was die über all die Jahre gewuppt haben! Chapeau! Aber auch alle anderen, am Erfolg beteiligten Leute muss man hochleben lassen. Ob Verkehrsdezernentin, Marketingexperte, Historiker, Künstler, Promi oder der „ganz normale Bürger aus Oberbilk“ (stellvertretend für alle Düsseldorfer). Seid alle umarmt, trotz Corona!

Lasst uns nun weitermachen – im Kleinen, vor Ort, direkt bei unseren Gaslichtern. Nun gilt es, das Einmalige festzuzurren. Das geliebte Gaslicht in den vielen Düsseldorfer Stadtquartieren zu hegen und zu pflegen. Düsseldorf kann stolz sein auf diese Industriekultur, diese Errungenschaft der Beleuchtungsgeschichte! Liebe Grüße ins große Dorf.

Euer Glühwürmchen



**INITIATIVE
DÜSSELDORFER
GASLICHT**

**Bürger für den Erhalt
aller Gaslaternen!**

UND ES WAR SOMMER

Es war ein Sommermärchen – es war **DAS** Sommermärchen. Nein, ich rede nicht vom Fußball-Sommer des Jahres 2006. Sondern vom Sommer 1995. Zwei Wochen lang, vom 24. Juni bis zum 7. Juli wurde Berlin verzaubert. Über der Stadt schwebte die Leichtigkeit des Seins. Die Hauptstadt des vereinigten neuen Deutschlands sonnte sich bei bestem Wetter. Mehr als fünf Millionen Menschen besuchten während der 14 Tage den „Wrapped Reichstag“ – den verhüllten Reichstag.

In Berlin herrschte damals Aufbruchstimmung. Bars und Clubs schossen zu Beginn der 1990er Jahre wie Pilze aus dem Boden. Es gab ehrgeizige Pläne für alles. Für die Stadtplanung, für das Zusammenwachsen der lange getrennten Stadthälften, für Kunst und Kultur. Manche sahen schon ein neues Berlin nach Art der quirligen 1920er Jahre heraufziehen. In den 1990er Jahren schien vieles möglich – Berlin auf dem Weg zur Welt-Kulturmetropole. Sogar die inzwischen verfeimten Gaslaternen wurden damals gefeiert: In Büchern, Medien, in Zeitungsreportagen. Zwei Jahre nach Christos Verhüllung gab es eine große Ausstellung der GASAG zum Thema Gaslicht – 170 Jahre Gas in Berlin. Das nur nebenbei.

Doch zurück zum verrückten Sommermärchen 1995. Zwei Wochen lang schimmerte der von schwerer Geschichte gezeichnete Reichstag in Berlin wie ein riesiges Juwel. Das vom Erdboden bis zum Dach verhüllte Gebäude schien zu schweben; 110.000 Quadratmeter mit Aluminium bedampftes Gewebe reflektierten das Licht des Himmels. Hunderttausende ließen sich auf dem Rasen davor nieder, um zu staunen. Für einen Augenblick war das Land mit sich im Reinen.



Die Menschen kamen von überall her, staunten über den eingepackten, den verhüllten Reichstag. Auf den Wiesen vor dem hohen Haus tummelten sich Banker, Punker, Arme, Reiche, Alte, Junge, sie genossen einfach dieses unglaublich lockere Lebensgefühl, das jetzt allgegenwärtig war.

Zu verdanken hatten wir diese ausgelassene Stimmung dem in New York lebenden Künstlerehepaar Christo und Jeanne-Claude – beide wurden kurioserweise am gleichen Tag geboren (13. Juni 1935). Die beiden hatten bereits viele außergewöhnliche Kunstaktionen hinter sich. Ganze Inseln hatten sie mit Stoff eingefasst, in Paris eine Brücke über die Seine verhüllt, einen Vorhang durch ein Tal in Colorado gezogen. Aber das Gebäude, in dem nun bald der Bundestag als höchste Repräsentanz des gerade wiedervereinigten Deutschlands zusammentreten sollte, als Objekt der Kunst?



Christo plante, zeichnete und baute, Jeanne-Claude argumentierte, kämpfte und koordinierte. Beide wussten, dass sie nur gemeinsam Autoren einer Kunst sein konnten, die jede bis dahin gekannte Dimension sprengte – in ihrer Größe, ihrer Ästhetik, ihrem Begriff von Gemeinschaft und in ihrer Moral.

Nichts darf von den Werken zurückbleiben außer Erinnerung, und kein fremdes Geld die Kunst korrumpieren. 13 Millionen Dollar hat die Verhüllung des Reichstags gekostet – alles bezahlt aus eigener Tasche. Jahrelang hatten sie für ihr Projekt geworben – und waren immer wieder abgeblitzt. Einflussreiche Politiker wollten die Verhüllung des Reichstages unbedingt verhindern, sahen darin eine Entwürdigung des Gebäudes. Allen voran der damalige Bundeskanzler Kohl. Schließlich stimmte der Bundestag über Christos Plan ab und Christo hatte endlich – nach 23 Jahren - Erfolg. Doch nun sollte ein Spektakel beginnen, das Berlin damals – leider nur kurz – veränderte. Die Zeit des verhüllten Reichstags war wohl das spektakulärste Ereignis nach dem Mauerfall 1989.

Jeanne Claude ist schon 2009 verstorben. Nun folgte ihr am 31. Mai 2020 der geliebte Partner Christo.

Sein verhüllter Reichstag und der damit verbundene wunderbare Sommer 1995 in Berlin wird unvergessen bleiben.

Bettina Raetzer-Grimm



Bild Barbara Schmitz

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts

