

DER ZÜNDFUNKE

113

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 113 * Ausgabe 3/4-2024 * Jahrgang 17 * 15,00 € * 14. April 2024



JENA: Vor etwa zehn Jahren neu installierte Rundmantel-Gasleuchte an einer Wandkonsole.
Im Hintergrund der „Jentower“, das Wahrzeichen der Stadt. Bild Sammlung ProGaslicht

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Krefeld	5
Die Seidenstadt am Niederrhein	5
170 Jahre Gasversorgung und Gasbeleuchtung	15
Kleine Geschichte des Krefelder Nahverkehrs	32
Krefelder Bildergalerie	37
→Düsseldorf	56
Mit Gaslicht fotografiert – Düsseldorf in den 1950er Jahren	56
Expresso Talk – Gaslaternen Thema im Theater an der Kö	57
Oberbilk hat es in sich – Buch vorgestellt	59
→Berlin	61
Abgesang auf das Gaslicht von Lichtenrade	61
Mit Gaslicht fotografiert – An der Bernauer Straße 1961	64
→Chemnitz	65
Online-Petition zur Erhaltung der Gaslaternen beendet	65
Mit Gaslicht fotografiert – Chemnitz im Wandel der Zeiten	66
→Frankfurt am Main	67
Gaslaternen-Abbau kommt der Stadt teuer zu stehen	67
Graf Koks	69
Energie – Plant die Ampel die Stilllegung der Gasnetze?	70
Ein Leserbrief aus Wien	74
Wiener G'schichten	75
Aktuell: Unsere Gaslaternen – Tendenz: akut gefährdet	78
Und hier noch was Gutes zum Schluss	80

DIE GESCHICHTE DER GASLATERNEN UND GASVERSORGUNG IN KREFELD



Seiten 15-55



Leipzig, Thomaskirchhof, im Dezember 2023

(Seite 79)

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

Bild Titelseite: Sammlung ProGaslicht; Rückseite Thomas 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 *

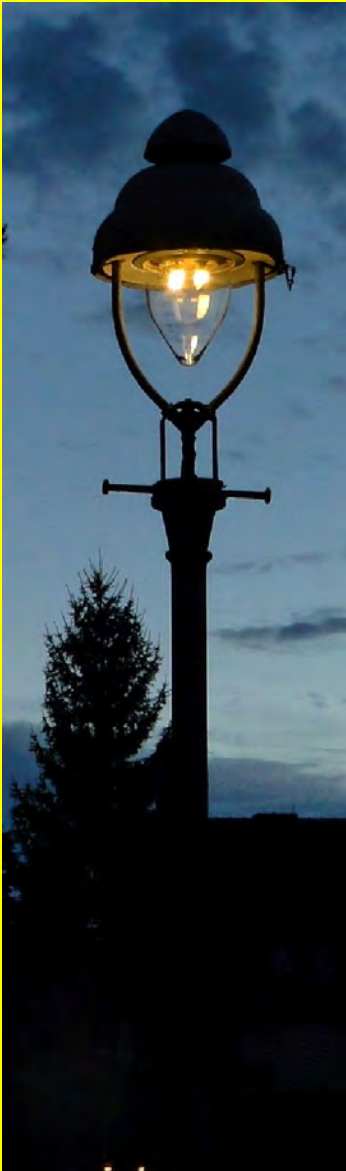
Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

* 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 MÄRZ/APRIL 2024 LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Willkommen zur 113. Ausgabe unseres Gaslaternen-Journals. Unsere geliebten Gaslichter beschäftigen uns weiter – und sie erhitzen auch die Gemüter. Aus technischen Gründen – aktuelle Berichte sind erst später eingetroffen – haben wir unsere Geschichts-Reportage diesmal an vorderer Stelle gesetzt. Wir reisen nach Krefeld, die Stadt am Niederrhein war früher eine ausgemachte Gaslaternen-Metropole. Hochgerecht auf die Einwohnerzahl leuchteten hier sehr viele Gaslaternen – doch 1973 war Schluss. Zur Gas-Geschichte der Stadt gehört auch die Familie Puricelli, die einst aus Italien einwanderte und später ein erfolgreiches Unternehmen führte. Familienmitglieder wurden Gaswerksdirektoren in verschiedenen Städten. Wir konnten über Krefeld recht viel an Text- und Bildmaterial zusammentragen. Viel Spaß bei der Lektüre.



Berliner Gaslicht. Bild Nico Wolf

Im Anschluss folgen aktuelle Berichte aus Düsseldorf, Berlin, Chemnitz und Frankfurt am Main. Leider geht es hier ausnahmslos um Abrisspläne. Unsere Gaslaternen haben keine Lobby. Unverdrossen setzen sich viele Bürgerinnen und Bürger weiter für die ehrwürdigen Gaskandelaber ein. Doch eine nahezu hemmlungslos auf Zerstörung programmierte Bürokratie sowie eine Politik, die sich unter anderem auch gegen die Energieform Erdgas verschrieben hat, setzt unablässig auf Abrissbagger. Vor allem in Berlin wird das mehr als deutlich. Die Schande von Düsseldorf, der Wortbruch des Oberbürgermeisters und die Hetze politischer Gruppen gegen die Gaslicht-Freunde werden inzwischen noch getoppt von seltsamen Verhaltensweisen. Frühere Ansprechpartner seitens der Stadt bzw. der Stadtwerke sind inzwischen völlig abgetaucht und für die Initiative Düsseldorfer Gaslicht unerreichbar geworden. Die Herrschaften melden sich nicht mehr – als ob es nie einen Bürgerdialog und einen Meinungs austausch sowie gemeinsame Ziele für eine Zukunft der Gasbeleuchtung gegeben hätte. Ob die Ex-Gesprächspartner bei Stadtverwaltung oder den Stadtwerken einen Maulkorb bekommen haben, beispielsweise aus dem Rathaus, kann man nur vermuten. Ungewöhnlich ist dieses Verhalten allemal.

Wir sind an einem Punkt angelangt, wo es offenbar nicht nur den Gaslaternen, sondern auch den Gasheizungen oder Gasherden an den Kragen gehen soll. Die gesamte Gas-Infrastruktur ist auf dem Index, offenbar will die Ampel-Regierung Fakten schaffen und mit einem „Rückbau“ der Gasleitungsnetze die Energiewende unumkehrbar und alternativlos machen. Auch Pläne, die Gasnetze für Wasserstoff zu nutzen, sollen möglichst in den Schubladen verschwinden, ebenso eine Nutzung von Biogas. Somit sieht die Zukunft des Erdgases momentan ziemlich düster aus. Es müsste schon eine energiepolitische Wende von 180 Grad erfolgen, um den geplanten Irrsinn aufzuhalten. Soviel für heute – trotz alledem eine gute Zeit.

**Bettina Raetzer-Grimm und
Die ZÜNDFUNKEN-Redaktion**



Bilder: Thomas Schmitz (5), Bettina Raetzer-Grimm



GASLICHT-SCHÄTZE IN DÜSSELDORF

Die Düsseldorfer Gaslaternen sind nach wie vor ein „Denkmal nationaler Bedeutung“. Auch wenn der Stadtrat diese Bedeutung beiseite gewischt hat und OB Keller den Denkmalschutz für unerheblich hält, bleibt die enge Verbindung zur Geschichte der Stadt. Ihr Aufstieg vom Provinznest zur Großstadt ist untrennbar mit der Gasbeleuchtung verbunden.

<https://www.initiative-duesseldorfer-gaslicht.de/aktuelles/>

KREFELD - DIE SEIDENSTADT AM NIEDERRHEIN

Krefeld (bis 25. November 1925 Crefeld) ist eine linksrheinisch gelegene Großstadt am Niederrhein. Die kreisfreie Stadt im Regierungsbezirk Düsseldorf wird aufgrund der Seidenstoffproduktion des 18. und 19. Jahrhunderts auch als „Samt- und Seidenstadt“ bezeichnet. Ende 2022 lebten rund 228.500 Einwohnern in der Stadt.

Krefeld wurde im Jahr 1105 erstmals urkundlich erwähnt und erhielt 1373 die Stadtrechte. Unter der Herrschaft der Oranier war die Stadt im 17. Jahrhundert aufgrund ihrer Neutralität ein Zufluchtsort für Glaubensflüchtlinge, die Bevölkerung nahm stark zu. 1702 fiel die Grafschaft Moers, zu der Krefeld gehörte, an das Königreich Preußen. Begünstigt durch das preußische Seidenmonopol, entwickelte die aus der Flüchtlingsfamilie von der Leyen hervorgegangene

Dynastie der Seidenbarone die Stadt zu einem bedeutenden Zentrum der europäischen Seidenindustrie. Die Textilproduktion machte Krefeld im 18. und 19. Jahrhundert zu einer der reichsten Städte Preußens. Mit dem Überschreiten der Marke von 100.000 Einwohnern im Jahr 1888 wurde Krefeld zur Großstadt. Der Niedergang der Seidenindustrie ab Mitte des 20. Jahrhunderts löste eine Phase des Strukturwandels aus. Heute dominiert in Krefeld die chemische Industrie, der Maschinen- und Anlagenbau sowie die Metallindustrie. Seit deren Gründung 1971 ist Krefeld Sitz der Hochschule Niederrhein.



VIELE PARKS, GRÜNDERZEIT, JUGENDSTIL UND BAUHAUS

Zu den wichtigsten Sehenswürdigkeiten zählen die im 19. Jahrhundert entstandenen „vier Wälle“ mit dem als Prachtboulevard angelegten Ostwall, die Krefelder Kunstmuseen, das Deutsche Textilmuseum, der mittelalterliche Ortskern Linn mit der Burg Linn, der Krefelder Zoo sowie die gut erhaltenen historischen Zentren der Stadtteile Uerdingen und Hüls. Vom einstigen Reichtum der Stadt zeugen noch heute viele Gründerzeit- und Jugendstilfassaden. Wegen zahlreicher Werke von Architekten der 1920er und 1930er Jahre gilt Krefeld als eine bedeutende Bauhaus-Stadt in Nordrhein-Westfalen. Viele Parkanlagen sind aus Privatgärten ehemaliger Seidenfabrikanten hervorgegangen, z. B. der Krefelder Stadtwald, der Sollbrüggengpark und der Schönwasserpark.

Die Stadt Krefeld grenzt im Norden an die Städte Neukirchen-Vluyn und Moers im Kreis Wesel, im Osten und Nordosten an die kreisfreie Stadt Duisburg, im Süden an die Städte Meerbusch im Rhein-Kreis Neuss und Willich im Kreis Viersen sowie im Westen an die Städte Tönisvorst und Kempen im Kreis Viersen. Südöstlich von Krefeld liegt die Landeshauptstadt Düsseldorf, deren Zentrum etwa 19 km von der Krefelder Innenstadt entfernt ist.

STADTGESCHICHTE

Die ersten urkundlichen Erwähnungen von Orten auf dem heutigen Stadtgebiet erfolgten 732 mit einem Hof in Hohenbudberg und 809 mit Uerdingen. Im 12. Jahrhundert begann Otto von Linn nach seiner Rückkehr vom Dritten Kreuzzug, die Burg Linn zu einer Festung auszubauen. Die Stadt Linn wurde in der 1. Hälfte des 14. Jahrhunderts durch Graf Dietrich VIII. von Kleve im Osten der Vorburg zur Burg Linn gegründet. Um 1200 errichteten die Herren von Rode Haus Rath wahrscheinlich als befestigte Zollstation an der Hohen Straße im heutigen Stadtteil Elfrath. Haus Rath wird erstmals 1246 in einer Urkunde des Grafen von Geldern als Lehen erwähnt. Die erste Erwähnung Krefelds erfolgt 1105, im Hochmittelalter wuchs eine Bauernsiedlung an einem Ort namens „Krinvelde“; die Herkunft des Namens ist unklar.

Wenige Generationen später breiteten sich die Ideen der Reformation in Europa aus. 1560 wurde die Grafschaft Moers nach dem Grundsatz cuius regio, eius religio protestantisch. Allerdings gab es weiterhin Katholiken in Krefeld und im Umland. Die katholische Pfarrei wurde erst durch die Neutralitätsvereinbarung von 1607 aufgehoben, und auch danach waren Katholiken geduldet. 1584 wurde Krefeld im Truchsessischen Krieg völlig zerstört und blieb für zwei Jahrzehnte nahezu unbewohnt.

Die Grafschaft Moers und damit auch Krefeld wurden daraufhin am 4. Juli 1598 von den Generalstaaten und Erzherzog Albrecht VII. von Österreich für neutral erklärt, was sich positiv auf die politische und wirtschaftliche Entwicklung Krefelds auswirkte. Die Neutralität wurde in mehreren Folgeverträgen erneuert und galt im Unabhängigkeitskampf der Niederlande, im Dreißigjährigen Krieg und in der Folgezeit.

MENNONITEN UND QUÄKER SIEDELN SICH AN – KREFELD WIRD PREUSSISCH

Das neutrale Krefeld wurde nun zum Zufluchtsort für Mennoniten, die in den benachbarten katholischen Regionen wegen ihres Glaubens verfolgt wurden. Durch das liberale Klima in Krefeld ermutigt und die theologische Nähe zu dem Mennoniten, siedelten sich auch Quäker in Krefeld an. 1702 starb Wilhelm III. von Oranien, und Krefeld fiel daraufhin an Preußen. Durch die „Schlacht bei Krefeld“ ging der Name der Stadt in die Kriegsgeschichte ein. Im Siebenjährigen Krieg trafen am 23. Juni 1758 preußische Truppen unter dem Kommando des Prinzen Ferdinand von Braunschweig und ein französisches Heer unter der Führung des Grafen von Clermont am südlichen Stadtrand zusammen. Trotz ihrer Übermacht wurden die Franzosen besiegt – ein Gedenkstein am einstigen Schlachtfeld, der Hückelsmay, erinnert an die über 2.800 Gefallenen, die dort begraben liegen.

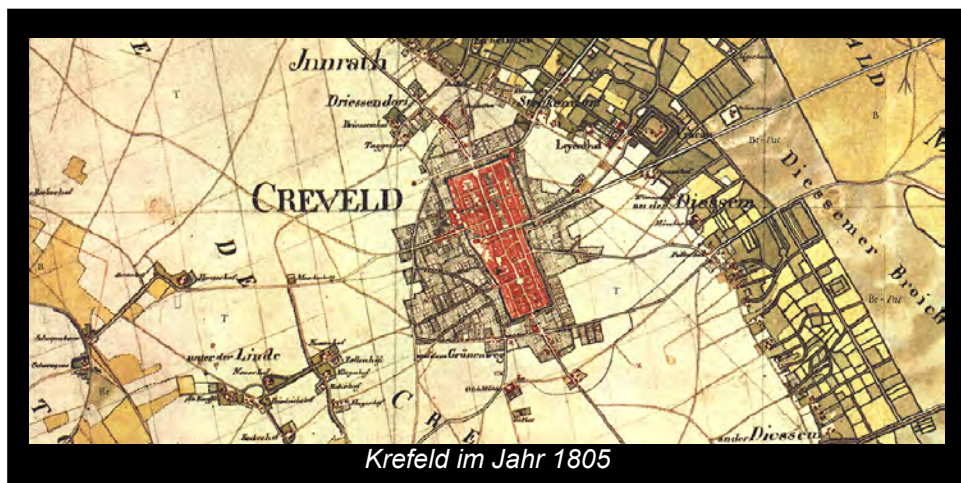
Der preußische König Friedrich II. („Alter Fritz“) besuchte zweimal die Stadt Krefeld, 1751 und 1763. Bei seinem zweiten Besuch verlieh er der Familie von der Leyen Monopolrechte für die Seidenproduktion, so dass aufkommende Konkurrenten gezwungen waren, in das benachbarte Herzogtum Jülich-Berg beziehungsweise das Kurfürstentum Köln abzuwandern. An die 4.000 Bürger arbeiteten bereits für die Von der Leyens, das war etwa die Hälfte aller arbeitsfähigen Einwohner der Stadt. 80 Prozent der produzierten Waren gingen in den Export bis nach Amerika und Russland. Das exklusive, erlesene Portfolio umfasste Seiden- und Samtbänder, Paramenten, Borten, Hals- und Taschentücher und Seidenstrümpfe sowie Tuchware. Um 1768 liefen allein für die beiden Brüder von der Leyen über 700 Webstühle. Der zweitgrößte Krefelder Seidenfabrikant, das Unternehmen Floh, besaß etwa 100 Seidenwebstühle. Die Webstühle waren stets Eigentum des jeweiligen Fabrikanten und wurden an die angestellten Weber lediglich ausgeliehen. Krefeld gehörte im 18. Jahrhundert neben Lyon und Zürich zu den Zentren der europäischen Seidenindustrie. Als „Seidenbaron“ galt der Textilunternehmer Friedrich Heinrich Freiherr von der Leyen (1769-1825), dieser wurde im Jahr 1800 Bürgermeister von Krefeld.

FRANZÖSISCHE BESATZUNG

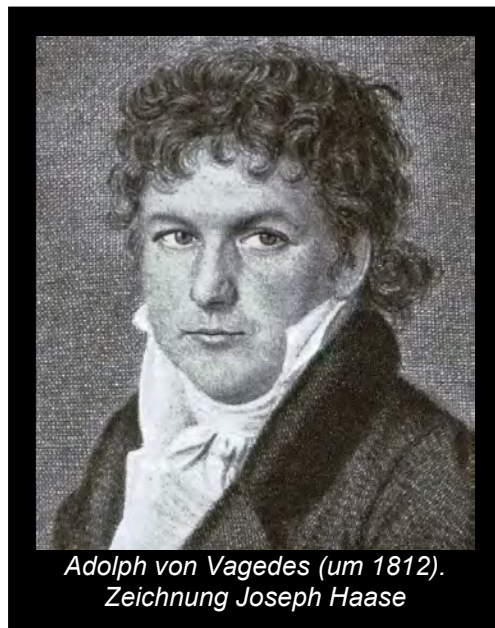
In den Koalitionskriegen wurde Krefeld erstmals am 16. November 1792 durch die französischen Revolutionstruppen unter General La Marlière besetzt. Eine Kriegskontribution in Höhe von 300.000 holländischen Gulden konnte die Stadt Krefeld nicht aufbringen. Zur Sicherung dieser Forderung wurden die Vertreter der wohlhabendsten Krefelder Familien als Geiseln genommen. Erst Ende Januar 1793 konnte die Forderung beglichen werden. Im Zuge des Herbstfeldzuges von 1794 wurde Krefeld wie das übrige linksrheinische Territorium französisch besetzt, dann annektiert und 1798 zum Verwaltungssitz eines Arrondissements des Département de la Roer bestimmt. 1801 wurde das Département mit dem Arrondissement de Crévelt französisches Staatsgebiet. Die Stadt wurde eine Mairie und ein Kanton nach französischem Vorbild. Im Jahr 1802 wurde die Gewerbefreiheit nach französischem Recht eingeführt. Die Franzosenzeit endete am 14. Januar 1814. Von nun an war Krefeld wieder preussisch. 1816 wurde Krefeld Sitz des Kreises Krefeld. Aus der Mairie Krefeld der französischen Ära wurde die preussische Bürgermeisterei Krefeld. 1815 wurde der Baumeister, Stadtplaner und Architekt Adolph von Vagedes (1777-1842) mit einem Stadterweiterungsplan beauftragt. Die alten Stadtmauern grenzten die wachsende Stadt zu sehr ein, und neue Bauvorhaben außerhalb der Mauern fanden nahezu planlos statt. 1817 legte Vagedes dem Stadtrat erste Pläne vor, die bis 1819 genehmigt wurden. Der ursprüngliche Plan sah einen Grundriss in Form eines Griechischen Kreuzes mit vier gleich langen Seiten vor. Dieses Vorhaben wurde jedoch wieder verworfen. Stattdessen entstanden die noch heute das Stadtbild prägenden Boulevards (Nord-, West-, Süd-, Ostwall) in Form eines Rechteckes.

Vagedes wurde auch durch sein Wirken in Düsseldorf bekannt, er gestaltete das Ratinger Tor und plante die Gestaltung der Königsallee.

Das technische Zeitalter begann in Krefeld 1849 mit der Eröffnung der Eisenbahn von Aachen nach Oberhausen durch die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Textilindustrie machte Krefeld ab Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer der wohlhabendsten deutschen Städte. Vergleichsweise spät – 1854 – wurde die öffentliche Gasstraßenbeleuchtung eingeführt. **Mehr dazu ab Seite 15**



Krefeld im Jahr 1805



Adolph von Vagedes (um 1812).
Zeichnung Joseph Haase

AUS CREFELD WIRD KREFELD

Mit Wirkung zum 23. November 1872 schied die Stadt Krefeld aus dem Landkreis Krefeld aus und bildete einen eigenen Stadtkreis. Nach offiziellen Verlautbarungen wurde bereits am 26. Dezember 1897 der Name Crefeld in Krefeld geändert. Doch diese Maßnahme wurde schon am 8. November 1900 wieder rückgängig gemacht. Die endgültige und bis heute gültige Schreibweise mit „K“ wurde erst am 25. November 1925 durch die Bezirksregierung Düsseldorf angeordnet.



Ansicht der Stadt um 1842. Lithografie von Heinrich Wilhelm Teichgräber

ERSTER WELTKRIEG UND BESATZUNGSZEIT

1914 zogen auch Krefelder in den Ersten Weltkrieg, 2.344 Männer fielen. Mit einem Standbild des Eisernen Georg erhielt Krefeld 1915 ein eigenes Kriegswahrzeichen. Kriegsbewirtschaftung und Rationierungen prägten die Industrie und das Alltagsleben. Nach Kriegsende wurde Krefeld am 6. Dezember 1918 von belgischen Truppen besetzt (bis 31. Januar 1926 – siehe Alliierte Rheinlandbesetzung). Anfangs waren 7.500, später bis zu 6.000 Soldaten in Krefeld stationiert. Von 1918 bis 1921 waren dafür über 1.220 Quadratmeter in Privathäusern beschlagnahmt, von 1923 bis 1924 etwa 900. 1921 baute man im seitdem sogenannten „belgischen Viertel“ die ersten Wohnhäuser für Offiziere. Die belgische Verwaltung zensierte die Tageszeitungen und kappte Verbindungen zum anderen Rheinufer.

Am 22. Oktober 1923 stürmten rheinische Separatisten das Krefelder Rathaus. Es gab Tote und Verletzte; die Aktion blieb ohne politische Folgen.



Die Rheinstraße mit dem Stadttheater um 1906. Rundmantellaterne (mit "Ritterdach") ohne Fernzündung mit Stehlichtdoppelbrenner auf Gusskandelaber Kölner Bauart. Bild Postkarte/Sammlung ProGaslicht



Industriegebäude um 1858. Bildquelle unbekannt

WACHSENDE STADT

1901 wurde die Gemeinde Linn nach Krefeld eingemeindet, 1907 die Stadt um Bockum, Oppum und Verberg erweitert. Erst mit der Eingemeindung Oppums entstand eine direkte Verbindung zum Linner Rheinhafen.

Am 29. Juli 1929 beschloss der Preußische Landtag mit 210 gegen 169 Stimmen die Neuordnung des rheinisch-westfälischem Industriegebiets. Viele traditionsreiche Orte verloren ihre Selbstständigkeit, einige Großstädte wuchsen in der Fläche wie auch bei der Einwohnerzahl beträchtlich. So auch Krefeld, dass sich seit 1925 mit „K“ schrieb. Uerdingen, Hohenbudberg, Fischeln, Traar und Gellep-Stratum waren nun Ortsteile Krefelds geworden und das Rheinufer um fünf Kilometer Länge gewachsen.

KREFELD



*Blick vom Turm der Dionysiuskirche auf die zerstörte Stadt (1943).
Bild Stadtarchiv Krefeld*



*Zerstörtes Gebäude in der Friedrichstr. 54 mit intakter Puricelli-Laterne.
Bildquelle unbekannt*

Die aufziehende Weltwirtschaftskrise sorgte auch in Krefeld ab 1929 für Elend, Hunger, sowie Wohnen in Obdachlosenunterkünften für 30.000 bis 40.000 Menschen (von insgesamt etwa 165.000) in der damals offiziellen Doppelstadt Krefeld-Uerdingen.

AUFSTIEG DER NSDAP

Zur sozialen Krise kamen vermehrt nun auch politische Unruhen. Dabei hatte die Kommunalwahl 1929 noch ein relativ stabiles Ergebnis gebracht: Das Zentrum, eine katholische Partei, gewann in Krefeld 40,4 Prozent der Stimmen, die NSDAP nur 2,6 Prozent. Bemerkenswert war das Abschneiden der Interessenpartei „Partei des Deutschen Mittelstandes“, die 17,3 Prozent der Stimmen erhielt und zweitstärkste Partei wurde. Dass sie wie auch die Bürgerblock-Parteien DVP und DDP bis zur Wahl 1933 fast gänzlich verschwanden, beweist auch am Beispiel Krefeld den Niedergang der protestantisch-bürgerlichen Parteien. Die Wähler wanderten in Massen zur NSDAP, die zwar schlechter abschnitt als im Reichsdurchschnitt, aber trotzdem 1933 bei rund 40 Prozent lag. Nach Hitlers Macht ergreifung wurden auch in Krefeld oppositionelle Politiker und Parteien sofort unterdrückt. Die Nazis waren nicht mehr aufzuhalten und sie besaßen recht viel Rückhalt in der Bevölkerung. Am 9. November 1938 (Novemberpogrome) wurden auch in Krefeld die Synagogen niedergebrannt und Geschäfte jüdischer Kaufleute zerstört und/oder geplündert.

Im Zweiten Weltkrieg führte die Britische Luftwaffe ab Mai 1940 Luftangriffe auf Krefeld durch. Im Juni 1943 wurden bei einem schweren britischen Bombenangriff große Teile des Krefelder Ostens getroffen. Die Innenstadt wurde durch einen von Brandbomben verursachten Feuersturm erheblich zerstört. 1.036 Krefelder starben, über 9.000 wurden verletzt. Der Hauptbahnhof blieb unversehrt. Weitere schwere Luftangriffe mit vielen Opfern gab es zwischen Silvester 1944 und Januar 1945. Von den 172.000 Einwohnern zu Kriegsbeginn lebten im Februar 1945 noch 125.000 in der Stadt. Am 2. März 1945 marschierten US-Truppen in Krefeld ein. Bei Kriegsende waren über 70 Prozent der Industrieanlagen, 36 Prozent der Verkehrsanlagen und ein Drittel der Wohnbebauung zerstört. 2.048 Einwohner waren bei Luftangriffen ums Leben gekommen, weitere 4.511 außerhalb der Stadt. Im Juni 1945 lösten britische Besatzungstruppen die US-Truppen ab. Fortan gehörte Krefeld zur Britischen Besatzungszone.

DIE NACHKRIEGSZEIT

Vor dem Zweiten Weltkrieg gab es in Krefeld Planungen, die das Innenstadtbild massiv verändert hätten. Die Nationalsozialisten wollten unter anderem eine durchgehende Ost-West-Achse bauen, für die die St.-Dionysius-Kirche hätte abgerissen werden müssen. Davon wurde allerdings nichts umgesetzt. Die Umgestaltung in den westdeutschen Städten setzte einige Zeit nach dem Ende des 2. Weltkrieges ein. Doch zu Beginn litt auch Krefeld unter Baustoffmangel. So blieb es zunächst bei dem Ausbessern von öffentlichen Gebäuden. In den ersten Nachkriegsjahren war an Neubauten nicht zu denken. Das änderte sich erst Ende der 1940er Jahre.

Als wirtschaftlich aufstrebende Kommune nach dem Krieg bekam Krefeld längst nicht so viele Fördermittel für eine autogerechte Stadtentwicklung, wie es in anderen Kommunen erfolgte. Als innerstädtische Achse wurde lediglich die St. Anton-Straße erheblich ausgeweitet. Eine umfängliche Neugestaltung des Zentrums blieb aus, weil es zahlreiche Grundstückseigentümer

gab, die eine großflächige Planung behinderten. Der ursprüngliche Grundriss des mittelalterlichen Krefelds und die Struktur der vier Wälle blieb so erhalten. Bauliche Eingriffe, auch in den Grundriss, erfolgten allerdings massiv am heutigen Theaterplatz, am nördlichen Ende des Ostwalls und im Bereich des Schwanenmarktes. Dort erinnert nichts mehr an die „alte Stadt“. Die unmittelbare Nachkriegszeit hat aber auch ihre Spuren in der Innenstadt hinterlassen – an der Hochstraße stehen bis heute noch die damals errichteten ein- oder zweigeschossigen Geschäftshäuser.

Industriell erlebten in Krefeld die Stahlwerke in den 1950er Jahren einen Aufschwung. Mehrere Stahlkrisen bis in die 1990er Jahre führten jedoch zum Niedergang, ebenso wie bei der Textilindustrie, die nur bis etwa 1955 wieder aufblühte.



*Krefeld 1959. Blick auf die Innenstadt in Richtung Westen. Die Kriegsschäden sind weitgehend beseitigt, viele neue Gebäude wurden errichtet.
Bild Sammlung Gayk, 1959 Nr. 09 90*

SEHENSWÜRDIGKEITEN

Die Kunstmuseen Krefeld widmen sich insbesondere der modernen und zeitgenössischen Kunst. Als Ausstellungsgebäude dient das Kaiser-Wilhelm-Museum am Joseph-Beuys-Platz. Des Weiteren verfügt das Museum mit dem Villenensemble Haus Lange und Haus Esters auf der Wilhelmshofallee über Präsentationsorte für Sonderausstellungen.

Kaiser-Wilhelm-Museum

Der Bau des Kaiser-Wilhelm-Museums geht auf den Schulrat Hermann Keussen zurück. Dieser griff nach dem Tod von Kaiser Wilhelm I. im Jahr 1888 eine Anregung des Architekten Hugo Koch wieder auf, ein Kaiser-Wilhelm-Museum „zur Pflege von Werken des Friedens, der Kunst, Bildung und Gesittung“ zu errichten. 1894–1897 wurde das Museum nach Plänen von Hugo Koch erbaut, und am 5. September 1899 eingeweiht. Schon 1910–1912 wurde das Museum erweitert. Lag der Schwerpunkt zunächst auf neuzeitlichem Kunstgewerbe und Kleinkunst, wurde dieser seit 1922 mehr auf die bildende Kunst verlagert.



*Kaiser-Wilhelm-Museum.
Bild oben Postkarte um 1910; unten: Hans Peter Schäfer*



*Plakat im Jugendstil.
Entwurf Alfred Mohrbutter (1897)*



Burg Linn

Bild oben Carsten Steger; unten Heribert Pohl



Seit 1979 wird diese Strecke für Ausflugsfahrten genutzt, zunächst kurz mit einer Diesellok, ab Mai 1980 mit der Dampflokomotive „Graf Bismarck XV“. Von Mai bis Oktober fahren immer sonntags hunderte von Fahrgästen mit dem Schluff von St. Tönis über den Krefelder Nordbahnhof zum Naherholungsgebiet Hülser Berg. 1995 ist der Schluff als Bewegliches Denkmal in die Denkmalliste der Stadt Krefeld aufgenommen worden.

Bild www.schluff-krefeld.de

Museumszentrum Burg Linn

Unter dem Oberbegriff Museumszentrum Burg Linn fallen die Burg Linn, das Jagdschloss und das Archäologische Museum. Auf der bis zum 12. Jahrhundert zurückgehenden Burg Linn, eine polygonale Rundburg, einer von vielen Burgentypen Kurkölns, werden Ausstellungen zur Entstehung der Burg und das damalige Leben auf dieser gezeigt.

Das Jagdschloss aus dem Barock ist in der Vorburg der Burg Linn gelegen. Erbaut wurde es im 18. Jahrhundert für Kurfürst Clemens August. Zu sehen gibt es hier zeitgenössisches Inventar aus zwei Jahrhunderten und eine Sammlung mechanischer Musikinstrumente, die sonntags vorgeführt werden. Besonders hervorzuheben ist ein mechanisches Glockenspiel mit Glocken aus Meißner Porzellan an der Vorderseite des Schlosses, das stündlich eine Melodie spielt.

Das Archäologische Museum zeigt Fundstücke aus dem römischen und fränkischen Gräberfeld in Gellep und dem dortigen ehemaligen Castell Gelduba. Unter anderem ist das berühmte Fürstengrab des fränkischen Fürsten Arpvar mit seinem Spangenhelm aus Gold zu besichtigen. Außerdem gibt es weitere Ausstellungsstücke zur Geschichte der Umgebung sowie einen bereits 1972 bei Baggerarbeiten am Rheinhafen geborgenen Rheinkahn aus dem 13. Jahrhundert, der nach einem über 30 Jahre dauernden Bad in einer speziellen Holzschutzlösung nun in einer eigens errichteten Halle ausgestellt ist.

Historische Dampfeisenbahn „Schluff“

In Krefeld fährt eine der ältesten Privatbahnen Deutschlands, die bereits 1868 gegründet wurde. Im Volksmund wird diese Bahn als Schluff bezeichnet. Gemeint ist damit das niederrheinische Wort für „Pantoffel“, die „Schluffe“, an die das zischende Geräusch der Dampflokomotive erinnert. Der Schluff wurde in die Denkmalliste der Stadt Krefeld aufgenommen.

Vom ursprünglichen Streckennetz ist nur noch eine Verbindung zwischen St. Tönis und dem Hülser Berg übrig geblieben. Auf dieser Strecke fährt seit dem 1. Mai 1980 eine Museumseisenbahn an jedem Sonn- und Feiertag zwischen Mai und Oktober mit Zwischenstation am historischen Krefelder Nordbahnhof. In einem Gepäckwagen können Fahrräder mitgeführt werden.

Historismus und Jugendstil

Krefeld erlitt im Krieg erheblichen Schaden. Am 21. Juni 1943 entfachte ein britischer Luftangriff einen Feuersturm, der weite Teile der nördlichen und östlichen Innenstadt Krefelds zerstörte. Nur vergleichsweise geringe Schäden gab es in der südlichen und westlichen Innenstadt sowie den Außenbezirken. Durch den großen Reichtum, den die Seidenindustrie in der Vergangenheit in die Stadt brachte, weist Krefeld trotz der Kriegszerstörungen bis heute zahlreiche historisch bedeutsame Gebäude auf. Insbesondere in der Südstadt, der Weststadt und den östlichen Stadtbezirken sind ganze Straßenzüge mit ihren prächtigen Fassaden aus der Jahrhundertwende vom 19. zum 20. Jahrhundert erhalten geblieben. Als



Historische Ensemble am Alexanderplatz, Hausnummern 7, 8 und 10. Bilder Pelz



Haus Floh in der Friedrichstr. 27. Bild Sciarinen

herausragendes Beispiel für ein geschlossenes Ensemble des Historismus in Krefeld gilt der Alexanderplatz unweit des Hauptbahnhofs. Einen besonders hohen Anteil an Jugendstilbauten weist die Umgebung rund um den östlich der Innenstadt gelegenen Bismarckplatz auf.

Einige stadtbildprägende historische Gebäude, darunter das klassizistische Palais von der Leyen (seit 1860 als Rathaus genutzt), das spätbarocke Haus Floh sowie zahlreiche Kirchen, wurden nach dem Krieg mustergültig wiederaufgebaut. Andererseits fielen andere bedeutsame Gebäude, die den Krieg überstanden hatten, der Abrisswut der 1960er und 1970er Jahre zum Opfer. Als größte Verluste sind hierbei der Wasserturm an der Gladbacher Straße (**siehe auf Seite 14**) und das Hotel Krefelder Hof am Ostwall zu nennen. Viele der stadtbildprägenden Profanbauten der Krefelder Innenstadt befinden sich an den im 19. Jahrhundert durch den Architekten Adolph von Vagedes angelegten vier Wällen, die den inneren Stadtkern einrahmen.



Wohnhaus im Jugendstil in Krefeld-Cracau,
Bismarckplatz 35. Bild Pelz

Hierzu gehören beispielsweise

⇒ am Ostwall: das Hauptpostgebäude, das Stadttheater, das Geschäftshaus der Deutschen Bank, das Hansa-Haus und der Hauptbahnhof,

⇒ am Nordwall: das Amts- und Landgericht Krefeld sowie das ehemalige Reichsbankgebäude,

⇒ am Westwall: das Krefelder Rathaus, das Kaiser-Wilhelm-Museum und das Buschhüter-Haus,

⇒ am Südwall: zahlreiche repräsentative Wohngebäude aus dem 19. Jahrhundert.

Krefeld gilt auch als die Bauhaus-Stadt Nordrhein-Westfalens. Über 25 Bauhaus-Architekten wirkten zwischen den 1920er und 1960er Jahren in der Stadt. Die Bauhaus-Häuser Haus Esters und Haus Lange auf der Wilhelmshofallee wurden zwischen 1927 und 1930 von Ludwig Mies van der Rohe für die Gründer der Vereinigten Seidenweberei AG (VerSeidAG) Hermann Lange und Josef Esters errichtet. Heute sind die beiden Häuser Bestandteil der Kunstmuseen Krefeld.

Die Geismühle, heute an der gleichnamigen Autobahnraststätte der A57 gelegen, wurde wahrscheinlich als Wachturm der Linner Burg im 14. Jahrhundert errichtet. Als Mühle tritt der Turm 1575 erstmals in Erscheinung. Seit dem Jahr 2007 ist die Mühle wieder vollkommen restauriert und bis auf den Mühlstein einsatzfähig. Bei schönem Wetter

kann man die Segelbespannten Flügel im Wind bestaunen. Außerdem sind im Ortsteil Traar noch zwei weitere Turmwindmühlen erhalten, die Egelsbergmühle und die Elfrather Mühle.



Oben links die Hauptpost am Ostwall 215. Bild Sir Gawain; rechts der Hauptbahnhof. Bild Peter Lauer



Unten links das Hansa-Haus. Bild Ludger1961; rechts das Deutsche Bank-Gebäude am Ostwall 131/33. Bild: Sir Gawain



Die Mennonitenkirche an der Königstraße wurde 1696 eröffnet. Historisch wertvoll ist das original erhaltene Portal auf der Rückseite. Es stellt das älteste Kulturdenkmal innerhalb der vier Wälle dar.

Die katholische Hauptpfarrkirche St. Dionysius wurde von 1753 bis 1755 errichtet und ist eines der Wahrzeichen Krefelds. Aufgrund der Verschiebung des Bauplatzes ist sie nicht geostet.

Das wohl bekannteste Gebäude Krefelds ist das ehemalige Stadtpalais der Familie Von der Leyen, das den Kern des heutigen Rathauses bildet. Es wurde 1794 im Stil des rheinischen Klassizismus errichtet. Wegen der historischen Bedeutung dieses Palais kann dieses Gebäude als ein weiteres Wahrzeichen der Stadt angesehen werden.

Krefeld besitzt eine Vielzahl von Parkanlagen und Grünflächen. Die Stadt nahm an dem Projekt Euroga 2002 plus, der dezentralen Landesgartenschau, teil und sanierte dafür zahlreiche seiner historischen Parks. Von den Krefelder Parkanlagen wurden alleine neun, nämlich Haus Lange und Haus Esters, der Burgpark Linn, der Greiffenhorstpark, der Landschaftspark und das Arboretum Heilmannshof, der Schönwasserpark, der Sollbrüggenpark, der Krefelder Stadtwald und der Schönhausenpark 2004/2005 in die Straße der Gartenkunst zwischen Rhein und Maas aufgenommen. Bei den meisten der historischen Parkanlagen handelt es sich um Schenkungen von reichen Textilfabrikanten. Deshalb findet sich in vielen der historischen Parkanlagen ein Ausflugs- oder Jagdschlösschen oder ein Pavillon, der an den Stifter erinnern soll. Beste Beispiele sind das Haus Sollbrüggen, das heute als Musikschule dient oder Haus Greiffenhorst, das als Ausstellungsraum genutzt wird.

DIE ABRISSWUT IN KREFELD ZWISCHEN 1960 UND 1975

Im Jahr 1968 fiel eines der markantesten Gebäude Krefelds der Spitzhacken und Abrissbirnen zum Opfer. Es handelte sich um das 1910 vom Berliner Architekten Otto Rehning entworfene Hotel „Crefelder Hof“ am Ostwall/Ecke St. Anton-Straße. Der Abriss war damals durchaus umstritten, doch der Zeitgeist sah hier einen modernen Warenhaus-Komplex vor. Der Warenhaus-Konzern Horten hatte ein Auge auf das Grundstück in attraktiver Innenstadtlage geworfen. Schließlich entstand das Warenhaus Horten, das im April 1970 eröffnet wurde. Am Büschgens-Park in der Uerdinger Straße entstand ein Hotel-Nachfolgebau, der kürzlich wiederum abgerissen wurde.



Die St. Dionysius-Kirche. Bild Hauke Musicaloris



Der Deuß-Tempel im Krefelder Stadtwald. Der Seidenbaron Wilhelm Deuß gab 1897 den Wald als Schenkung an die Stadt. Bild Steffen Schmitz

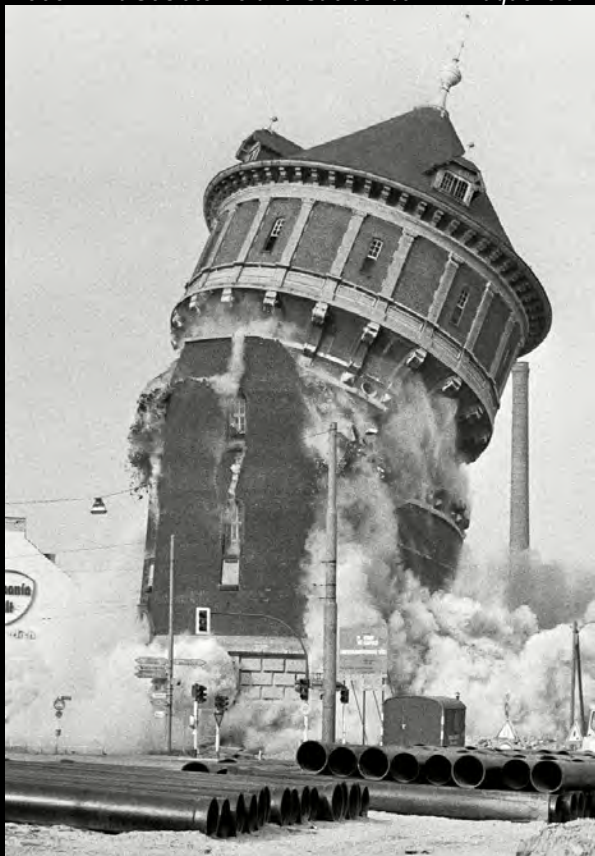


Das Hotel „Crefelder Hof“, links in den 1920er Jahren (Postkarte); rechts in den 1950er/60er Jahren. Im 2. Weltkrieg stark beschädigt, diente das Haus den britischen Besatzungstruppen als Hauptquartier. Später wurde es schrittweise wieder aufgebaut.

ALS KREFELDS WUNDERBARER WASSERTURM IN DIE LUFT FLOG



Im Jahr 1905 – mit Gaslaterne und Straßenbahn. Bildquelle unbekannt



Das Ende. Bildquelle unbekannt

Zu den Zeugen der Industriekultur – Fachgebiet Wasserversorgung – gehören zweifellos die Wassertürme. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Türme allmählich überflüssig, oft dienten sie anderen Zwecken. Die Beschickung der Wasserleitungen erfolgte durch Kreiselpumpen. Viele der architektonisch oft ansprechenden Türme drohte Ungemach. In Krefeld wurde die Öffentlichkeit durch einen Zeitungsartikel am 10. April 1968 mit der Überschrift „Wassertürme vor dem Abriss!“ aufgeschreckt. Die Nachricht setzte eine über Jahre andauernde Debatte über den markanten Wasserturm an der Gladbacher Straße in Gang. Los ging es mit dem beschwörenden Hinweis des Landeskonservators auf die Bedeutung der Wassertürme als technische Kulturdenkmäler des 19. Jahrhunderts. Der eindrucksvolle Turm an der Gladbacher Straße, in seiner Wucht wie für die Ewigkeit geschaffen, sei außerdem als städtebauliche Dominante zu schätzen, die bei der Einfahrt von Südwesten die Großstadt wirkungsvoll signalisiere.

Positive Signale für die Erhaltung gab es, als sich Studenten der Fachhochschule für den Turm interessierten. Auch der Krefelder Baudezernent und der Bürgerverein Südwest unterstützten die Ideen der Studenten. Ein erster Entwurf für den Umbau sah Veranstaltungs- und Clubräume, Bibliothek, Diskothek und einiges mehr vor. Doch als es an die Umsetzung gehen sollte, war das Interesse der Studenten erloschen. Danach gab es noch Versuche der Vereinigung Schlaraffia Crefeldensis für die Nutzung geselliger Zusammenkünfte und des Vinzensvereins für die Unterbringung resozialisierender Strafgefangener. Im Juli 1969 trat dann ein Geschäftsmann auf den Plan, der eine bürgerliche Gaststätte sowie im Aufbau ein Café einrichten wollte. Die Stadt unterstützte das, der Turm wurde für 70.000 DM an den neuen Eigentümer veräußert. Doch nun kamen plötzlich die Verkehrsplaner des Landschaftsverbandes aus der Deckung. Das Stichwort hieß „autogerechte Stadt“. Plötzlich war nun der Turm im Weg, genau hier sollte ein „Verteilerkreis“ entstehen, eine Südtangente sollte mit einer später zu bauenden Rheinbrücke verbunden werden. Bund und Land lockten mit finanziellen Zuschüssen. Das war für die Stadt zu verlockend. Sie kaufte den Turm zurück und gab ihn zum Abriss frei. Die Presse berichtete ausführlich darüber. Und tatsächlich gab es nicht wenige Bürger, die den Abriss befürworteten! Am 27. April 1974 flog der Wasserturm durch 120 Kilogramm Sprengstoff in die Luft.

Im gleichen Jahr wurde übrigens auch der erst 1960 errichtete Scheibengasbehälter an der St.-Töniser Straße abgebrochen. Das Industriebauwerk hatte also nur eine kurze Lebensdauer von 14 Jahren.

Quelle: Kanalstraße 9, Aus der Chronik der Stadt Krefeld 1854-1979

KREFELD

170 JAHRE GASVERSORGUNG UND GASBELEUCHTUNG

1854
2024



Viele Jahrzehnte prägten Gaslaternen dieses Typs (bekannt unter anderem als Modell Freilicht der Firma Rech Laternenbau GmbH) die Straßen der Stadt. Sie kamen zwischen 1905 und 1910 auf den Markt. Freilicht-Laternen entwickelten sich aus der sogenannten „Rechlaterne“ um 1900, welche sich im Unterschied zu den bisherigen Rundmantellaternen vor allem dadurch unterschied, dass nicht mehr der Glasmantel das tragende Element war, sondern die beiden seitlichen Rohrstreben. Kennzeichnend ist zudem der zylindrische statt konische Glasmantel, oft mit Einschnürungen am unteren und ggfs. oberen Ende. Doch diese Bauart war noch für stehendes Gasglühlicht konzipiert, welches kurz darauf von dem sich rasch verbreitenden hängenden Gasglühlicht (1905 Mannesmann), anfangs noch als „Invertlicht“ bezeichnet, verdrängt wurde. Dies begünstigte die Entstehung der Gasaufsatzleuchte in Lyraform, wie wir sie heute kennen und in ihrer Anfangszeit als bekannteste Ausführungsform das sogenannte „Modell Köln“ darstellte. Somit wurde die Freilichtlaterne bedingt durch die technische Entwicklung von der Aufsatzleuchte in Lyraform rasch überholt und erreichte keine so starke Verbreitung mehr. Anders auf den Straßen Krefelds, deren Bild sie noch Jahrzehnte prägte. Auf dem Bild ist der BAMAG-Gasdruckfernzünder deutlich zu erkennen – ebenso der Schornsteinfeger bei seiner Arbeit. Heute existiert in Krefeld genau eine Gaslaterne, sie befindet sich in Fischeln. Es ist eine vierseitige Puricelli-Laterne (siehe dazu Seite 31).

Bild Stadtarchiv Krefeld

DIE GESCHICHTE DER GASVERSORGUNG UND GASBELEUCHTUNG

DUNKEL WAR'S IN CREFELD – VON TRANFUNZELN, BRENNENDEN NÄGELN UND MAULAFFEN

Es ist allgemein bekannt, dass es vor der Erfindung des Leuchtgases ziemlich dunkel in Stadt und Land zuging. So auch im damaligen Crefeld. Die Menschen vertrauten auf ihre Kienspäne, Kerzen und Öllämpchen. Heute kaum mehr vorstellbar, wie man mit diesem recht diffusen, aber doch sehr spärlichen Licht leben konnte. All das ist längst Geschichte, lediglich bestimmte Redensarten erinnern heute noch an die damaligen Leuchtmittel. Die „Tranfunzel“, mit der man gelegentlich eine bestimmte Couleur Menschen bezeichnet, war seinerzeit eine Lampe. Der Spruch „es brannte jemand etwas auf den Nägeln“ erinnert daran, dass die in der Hand gehaltene Kerze schon weit heruntergebrannt war. Und wer kennt nicht die Redensart „Maulaffen feilhalten“. Doch was war so ein „Maulaffe“? Dahinter verbarg sich ein Halter für Kienspäne in der Form eines Kopfes mit offenem Mund. Und in diesem Mund wurde der Kienspan für das Licht gesteckt. Wieder etwas gelernt!

War es schon in den Häusern duster, so glichen die Straßen und Gassen damaliger Städte als gefährliche Dunkelräume, die allerlei ebenso dunkle Gestalten anzogen. Laternen, beispielsweise mit Öl betrieben, gab es nur an wenigen Stellen. Dafür konnte man gelegentlich Männer anheuern, die mit einer tragbaren Laterne versehen, den Menschen „heimleuchteten“.

Die Situation war also ziemlich unbefriedigend, viele Menschen sehnten sich nach mehr Licht. Daran änderten auch verbesserte Ölbrenner oder raffiniertes Rüböl nichts. Mit großem Interesse wurde daher die Kunde einer neuartigen Lichtquelle aufgenommen, bei privilegierten und gebildeten Leuten sprach sich das bald herum. Hatten da nicht Erfinder mit einem neuartigen brennbaren Gas experimentiert, das Licht in neuer Form produzierte? Strahlendweiß sollte es angeblich sein. Aus England kam schließlich Anfang des 19. Jahrhunderts die Nachricht, man habe eine Gasbeleuchtung zur Probe installiert – und die Bevölkerung sei begeistert gewesen.



Maulaffe mit eingeschobenem Kienspan, niederrheinisch, 18./19. Jahrhundert. Bild Bullenwächter

FORTSCHRITT AUS ENGLAND

Nachdem zuerst in London 1807 probenhalber Gas-Straßenlaternen aufgestellt wurden, die ein deutscher Auswanderer (Friedrich Albert Winzer, später Frederic Albert Winsor) entwickelt hatte, wurde die Gasbeleuchtung 1814 endgültig in London eingeführt. Die allererste Probe-Gasbeleuchtung Englands stellte William Murdoch bereits 1792 in Redruth vor. Das neuartige helle Licht sollte schon bald von England aus Kontinentaleuropa erobern, zwei Jahre später (1816) folgte Paris und 1826 schließlich Berlin. Im damaligen Crefeld sollte es dagegen noch einige Jahre dauern, bis auch hier ein Gaslicht aufging.

JEDE STADT SEIN PIONIER – IN CREFELD WAR ES SEBASTIAN RUMP

Sebastian Rump, ein lokaler Unternehmer, erwarb in den 1820er Jahren ein Gebäude an der Uerdinger Landstraße, im April 1825 sowie im Februar 1826 stellte er Anträge auf Erweiterung des Hauses. Rump plante ein Casino, schon kurze Zeit später folgte ein Theater für Konzerte und andere Veranstaltungen. Anfangs eine einfache Holzkonstruktion, ab 1837 ein repräsentativer Neubau. Dieses neue Theater sollte auch eine für damalige Verhältnisse revolutionäre Beleuchtung bekommen – mit Leuchtgas. Dafür plante Sebastian Rump zusammen mit seinem Sohn Michael in der Rheinstraße eine „Kohlegasbereitungs-Anstalt“. Im Jahr 1839 bat er Bürgermeister Peter Gustav Leysner (1805-1880) um eine Baugenehmigung. Das Ziel von Familie Rump war, mit der Rump'schen Gasanstalt nicht nur das neue Theater, sondern auch weitere Gebäude in der Umgebung zu beleuchten. Der Bürgermeister fühlte sich etwas überfordert, immerhin hatte er so einen Antrag noch nie auf seinem Tisch. Daher fragte er beim zuständigen Landrat Conrad Melsbach (1785-1840) nach, ob eine polizeiliche Erlaubnis vonnöten wäre. Aber auch Melsbach war sich unsicher, so ging die Anfrage an die Regierung in Düsseldorf. Dort verwies man auf das Amtsblatt vom 6. Februar 1839. Siehe Abbildung im Kasten auf Seite 17.

HARMONIE-MUSIK UND ERSTE BRILLANTE GASBELEUCHTUNG

Die Genehmigung für den Bau der Rump'schen Gasanstalt wurde schon bald erteilt, größere Bedenken aus der Bürger- oder der Nachbarschaft gab es offenbar nicht. Im Vergleich zu heute ging die Errichtung der Gasfabrik sehr schnell über die Bühne. Bereits am 6. Oktober 1839 wurde die erste Theaterveranstaltung im Schein von Gaslampen aufgeführt. Das Thema lautete „Harmonie-Musik“ und „die erste brillante Gasbeleuchtung“. Allgemein herrschte beim Publikum und den Krefelder Bürgern Begeisterung vor. Manche Leserbriefe, die zum Beispiel im „Intelligenzblatt“ abgedruckt wurden, waren voll des Lobes über Herrn Rump und seine Gasbeleuchtung. Man hoffte darauf, das Gaslicht schon bald auch auf den Straßen sehen zu können. Für Familie Rump war das von Vorteil, sie setzten ohnehin auf eine Erweiterung ihrer Gasfabrik. Längst plante Rump die Errichtung einer Gasstraßenbeleuchtung, doch dafür brauchte er die Einwilligung der Stadt.

voraus, denn sie planten, mit dieser Gasfabrik nicht nur ihr Theater, sondern auch die umliegenden Häuser zu beleuchten.

Der Bürgermeister Leysner war mit diesem Ansinnen ein wenig überfordert. Schließlich war es der erste Antrag dieser Art, der ihn erreichte. Er fragte am 1. August 1839 beim Landrat Melsbach nach, ob zu einer solchen Anlage eine polizeiliche Erlaubnis nötig sei und was es, wenn dies der Fall sei, zu beachten gäbe. Eine Belästigung der Nachbarschaft wurde aus Unkenntnis zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen, da die „bei der Gasbereitung ... entweichenden Gasarten, die sonst den üblen Geruch verbreiten, aufgesammelt, gereinigt und dann wieder verbrannt werden, wodurch für das Publikum keine Inconvenienz entsteht“. Rump selber verglich sein Gaswerk mit einem gewöhnlichen Backofen.

Da der Landrat Melsbach selber Zweifel über das Verfahren hegte, wandte er sich an die Regierung in Düsseldorf. Am 8. August erhielt er von dort die Antwort, dass am 21. März des laufenden Jahres eine Bekanntmachung veröffentlicht worden sei, die genau diese Fragestellung regelt. Gleichzeitig drückte man vornehm das Bedauern aus, dass die neuesten gesetzlichen Bestimmungen den Herren nicht bekannt seien. Die Veröffentlichung im Amtsblatt bezog sich auf eine Kabinettsordre vom 6. Februar 1839.

„Da das am linken Rheinufer noch geltende Gesetz vom 15. Oktober 1810, betreffend die gewerblichen Anstalten, welche einen schädlichen oder unangenehmen Geruch verbreiten, in dem als integrierender Theil angehängten Tableau der verschiedenen Klassen solcher Anstalten der Gasbeleuchtung nicht erwähnt. Anstalten dieser Art aber gegenwärtig in der Rheinprovinz häufiger werden, so bestimme Ich hierzu nach Ihrem Antrage, daß gewerbliche Anstalten zur Bereitung und Aufbewahrung brennbaren Gases in dem am linken Ufer belegenen Theile der Rheinprovinz nach den im

Artikel 1, 2 und 7 des angeführten Gesetzes enthaltenen Vorschriften für die zweite Klasse der einen schädlichen oder unangenehmen Geruch verbreitenden Anstalten zu behandeln sind.“

Für das Rump'sche Gaswerk war also eine Konzession erforderlich. Der Landrat gab dies an den Bürgermeister weiter und das Verfahren konnte beginnen. Am 20. August wurde mit Aushang, Veröffentlichung im „Crefelder Intelligenzblatt“ und durch Ausrufen mit der Schelle Folgendes der Bürgerschaft zur Kenntnis gebracht:



„Bekanntmachung. Der hier wohnende Gastwirt Michael Rump beabsichtigt, in seinem Local auf der Rheinstraße Nro. 1601 1/2 eine Anstalt zur Bereitung und Aufbewahrung brennbaren Gases zu errichten. Alle diejenigen, welche hiergegen Einspruch zu erheben ein Recht zu haben glauben, werden hierdurch aufgefordert, ihre Oppositionsgründe binnen 14 Tagen von heute an gerechnet bei der unterzeichneten Stelle geltend zu machen, widrigenfalls sie mit ihren Einwendungen nicht weiter gehört werden können.“
Crefeld, den 20. August 1839.
Der Bürgermeister,
Leysner.

Quelle: Licht und Wärme für Krefeld

STRABEN SOLLEN „GEHÖRIG“ BELEUCHTET WERDEN

Am 24. April 1840 schrieb Rump an den Bürgermeister, man solle doch über die Einführung des Gaslichts nachdenken.

„...die Rheinstraße von der katholischen Kirche bis zur Dampfmaschine ist jetzt sparsam durch sieben Laternen erleuchtet, welche wie ich Vernommen der Stadt jährlich ein hundert und sechzig Thaler Unterhaltungs Kosten Verursachen, ich erbiethen mich nun auf diese Strecke zehn Gasflammen anzubringen so das dadurch die Straße und theilweil sämtliche Durchkreuzente Nebenstraßen gehörig beleuchtet werden und fordere als Entschädigung dafür nichts mehr als die jetzige Unterhaltungskosten wobei die jetzt noch laufende Beleuchtungs Periode als Masstab anzunehmen geneicht bin. Da ich grose Zuversicht auf das Gelingen meines Unternehmens habe, so erbiethen ich mir ferner die auf der fragliche Straßen Strecke erforderliche Röhrlleitung und Latern vorläufig für mein eigene Rechnung und rücksichtlich der Form und Größe der Latern zweckmäßig und nach Anordnung der Städtischen Behörden anfertigen zu lassen...“

GAS IN SÄCKEN UND SCHLÄUCHEN

Es dauerte nicht lange, da traf die Stadt eine Entscheidung – aber nicht zugunsten Rumps. Dieser hatte keine Bürgschaft leisten können, sodass es nicht zum Vertragsabschluss kam. Rump konzentrierte sich nun auf das private Geschäft. Da er seine Gasröhren nur in der direkten Nachbarschaft verlegen konnte, musste Rump auf ein System mit tragbarem (portativen) Gas umstellen, um weitere Kunden zu erreichen. Am 2. November 1844 bat er den Bürgermeister um die Genehmigung und ggf. die erforderliche Konzession, die Nachbarschaft mit Röhren direkt zu versorgen, sowie für weiter entfernte Abnehmer das Gas durch einen Wagen zu liefern. Denken wir heute bei tragbarem Gas an Stahl- oder Aluminiumflaschen (Propan- oder Butangas), so ist kaum vorstellbar, dass damals das Gas in einem zusammenpressbaren Textilbehälter transportiert wurde, dieser Behälter befand sich auf einem Wagen. Der Textilbehälter bestand aus einem Schlauch aus dicht gewebtem Seiden- oder Baumwollstoff. Dieser Stoff wurde mit verschiedenen Substanzen wie Gallerte, Melasse, Fischleim, Sirup, Aloesaft und ähnlichem luftdicht imprägniert. Mehrere Lagen dieses imprägnierten Stoffes wurden dann aufeinander geleimt und an beiden Seiten mit Böden aus Holz oder Metall verschlossen. Es entstand ein tonnenartiges Gebilde, das nun auf dem Transportwagen montiert werden konnte. Der Behälter ließ sich zusammenpressen. Nun lieferte man das Gas zu einem Gebäude, indem sich ein privater kleiner Gasometer befand. Zur Befüllung schloss man dieses Gerät an einen Gasbehälter an und zog ihn auseinander.

Der Genehmigungsantrag von Michael Rump ließ den Bürgermeister misstrauisch werden, es sah zu deutlich nach einem Gewerbebetrieb aus. Daher forderte der Bürgermeister einen Antrag auf Konzession für eine gewerbliche Gasanstalt. Die Proteste der Nachbarschaft ließen nicht lange auf sich warten. Man wollte nicht neben einer Gasfabrik wohnen, vor allem fürchtete man den Gestank der Gasanstalt, die bereits arbeitete und Gas produzierte. Der Bürgermeister nahm die Bedenken auf und wandte sich wieder an den Landrat, dieser untersagte den Betrieb, bis eine Konzession vorliegen würde.

KONZESSION FÜR DAS „GASBELEUCHTUNGS-GESCHÄFTS-LOCAL“



Krefeld um 1850. Bild eines unbekanntes Künstlers, Quelle Korsch-Kalender 1983

Local“ in Betrieb. Nach wie vor war das Gas lediglich für private Abnehmer, an eine Straßenbeleuchtung war immer noch nicht zu denken. Lange konnte sich Michael Rump nicht an seinem Gasunternehmen erfreuen, zunächst geriet er in finanzielle Schwierigkeiten und musste 1849/50 sein Theater schließen. Am 20. Oktober 1852 starb Michael Rump. Seine Miteigentümer boten das Gasunternehmen ohne Erfolg zum Verkauf an. Einer der Miteigentümer, J.B. Keussen übernahm schließlich 1853 das Lokal, die Rump'sche Gasfabrik wurde von Ludwig Reich weitergeführt.



Der Schwanenmarkt in Krefeld um 1850.
Unbekannter Künstler. Quelle Sparkasse Krefeld

Am 6. Januar 1845 forderte der Bürgermeister erneut Michael Rump auf, Baupläne für seine gewerbliche Gasfabrik einzureichen. Doch es kam nicht dazu. Der Standort war wegen der Einsprüche von Nachbarn nicht haltbar. Erst 1846 gelang es Rump, die Konzession für den Bau einer Gasanstalt auf der grünen Wiese weit draußen vor der Stadt zu bekommen. Dort durfte Rump dann sein tragbares Gas produzieren. Am 23. Juni 1847 war es soweit. Rump nahm sein „Gasbeleuchtungs-Geschäfts-

Neben Rump gab es noch weitere Gasproduzenten in Krefeld, darunter den Kaufmann Adolf Hollstein. Dieser beabsichtigte den Bau einer Öl-Gas-Fabrik und beantragte am 1. September 1842 eine Konzession. Aber auch hier gab es Probleme mit der Nachbarschaft, die „mephistischen“ Geruch befürchtete. Zudem stritt der Unternehmer mit der Stadt und der Regierung in Düsseldorf um die Höhe eines Schornsteins. Letztendlich war Hollsteins Plan gescheitert, 1844 musste er Insolvenz anmelden.

Zu erwähnen ist auch die „Gesellschaft Verein“. Sie wollte anfangs mit Hollstein zusammenarbeiten, beschloss dann aber, selbst Gas herstellen zu wollen. Am 27. Juni 1843 reichte man einen Antrag beim Bürgermeister ein, zur Gasproduktion wurde ein recht kleiner Gasapparat angeschafft. In der Anfangszeit war es nicht unüblich, dass Unternehmer selbst mit kleinen Anlagen ihr eigenes Gas herstellten.

DIE GASKOMMISSION

Im Jahr 1837 standen in Krefeld 40 große und neun kleine Laternen, die mit Öl betrieben wurden. Die Kosten einer großen Öllaterne lagen bei 26 bis 28 Taler im Jahr, eine damals recht hohe Summe. Da auch in Krefeld die Errungenschaft des Gaslichts inzwischen bekannt war, gab es Überlegungen, die Straßenbeleuchtung zu modernisieren, doch man scheute die hohen Investitionskosten.

Viele Bürger ließen aber nicht locker, immer wieder erreichten den Bürgermeister Eingaben, man möge endlich eine moderne Straßenbeleuchtung einführen. Anfang 1847 wandten sich erneut zahlreiche Bürger an den Gemeinderat mit der Bitte um eine Beleuchtung. Daraufhin richtete die Stadt eine Gaskommission ein, diese sollte die anfallenden Kosten sowie die Wirtschaftlichkeit berechnen. Für die Planung nahm man mit dem damaligen

Berliner Gaswerksdirektor Rudolf Sigismund Blochmann (1784-1871) Kontakt auf, dieser sollte für Crefeld eine Machbarkeitsstudie – wie man heute sagen würde – erstellen. Vorgesehen war der Bau eines Gaswerkes in städtischer Regie. Blochmann bezifferte Ende 1850 die Kosten für 425 öffentliche Gaslaternen und rund 2.000 weitere Gasleuchtstellen auf 188.134 Taler. Durch den Vertrieb des Gases an Privatkunden sollte der Stadt ein Reingewinn von 2.815 Talern bleiben. Kurze Zeit später wurde ein zweites Gutachten eingeholt, das der Nachfolger Blochmanns als Direktor des Berliner städtischen Gaswerks, C. August Kühnell ausgearbeitet hatte. Die Zahlen für Kosten und Gewinn lagen etwas unter denen Blochmanns. Es sollte nun noch bis zum 9. Oktober 1851 dauern, bis die Gaskommission unter dem Vorsitz von Oberbürgermeister Heinrich Ondereyck (1799-1876) dem Gemeinderat den Bau einer städtischen Gasanstalt empfahl. Da die Gemeinde es nicht vermochte, das dafür erforderliche Kapital aufzubringen, wurde der Bau des Gaswerks schließlich am 13. März 1852 ausgeschrieben. Den Zuschlag bekam schließlich die Firma der Gebrüder Puricelli aus Rheinböllen im Hunsrück.

ERSTE GASLATERNEN 1854

1850 betrieb die Stadt 130 Öllaternen, die 2.500 Taler kosteten, zwei Jahre später waren es 138 Öllaternen, die mit 3.400 Talern zu Buche schlugen. Sechs Laternenanzünder waren zur Unterhaltung der Laternen nötig. Am 20. September 1854 war es dann endlich soweit. Die Gasstraßenbeleuchtung wurde zunächst probenhalber eingeführt. 425 Gaslaternen waren in Betrieb, außerdem nach wie vor 147 Öllaternen, die nun aber bald außer Betrieb genommen und veräußert wurden. Die Notwendigkeit einer modernen Gasbeleuchtung war unumstritten, ein Hauptargument war wohl die Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung. So begründete man die Einführung der Gaslaternen unter anderem mit

- ◆ schlechten Straßenverhältnissen
- ◆ Abschreckung von Dieben und Vermeidung von Einbrüchen
- ◆ steigender Straßenverkehr
- ◆ das Vertreiben „liederlichen und schlechten Gesindels“
- ◆ das Vermeiden von „Meutereien und Excessen ... durch sich rottirende Buben“

Zu viel Beleuchtung war damals jedoch auch nicht gewünscht, schließlich sollten anständige Leute nachts zuhause bleiben und sich nicht herumtreiben.

Gasbeleuchtung.
 Auf dem Bureau des Unterzeichneten, Schwall nahe der Fischelnerstraße werden von jetzt ab Anmeldungen zur Betheiligung an der Steinkohlengas - Beleuchtung für Fabriken, Werkstätten, Läden, Comptoirs, Wohnungen, Keller, Wirthschaftsräume u. s. w. entgegen genommen und sollen die Einführungen der Röhren in die Häuser gleichzeitig mit der Zuführung der Röhren zu den Laternen bewerkstelligt werden, weshalb allen, welche sich rechtzeitig melden und mit dem Beginne der Straßenbeleuchtung das Gas in ihren resp. Lokalitäten benutzen, die Zuführungen bis an deren Häuser nur zur Hälfte des Preises berechnet werden sollen, welcher nach Eröffnung der Straßenbeleuchtung dafür wird angelegt werden.
 Neue Röhrenleitungen so wie Umänderungen vorhandener im Innern der Häuser werden durch unsere Arbeiter in Blei, Zinn, Eisen und Kupfer nach festen Preissätzen gelegt und sollen diese, wie die Einführungen in der Reihenfolge der geschenehen Anmeldungen vorgenommen werden. Kostenvoranschläge für die Gas-Röhren-Leitungen werden kostenfrei angefertigt.
 Zugleich wird bemerkt, daß die im Anfange des vorigen Jahres ohne Verbindlichkeit gemachten Einzeichnungen wegen Benützung des Gases nicht berücksichtigt werden, vielmehr jetzt zu wiederholen sind.
 April 1854.
 Der Ingenieur und Director der Gasfabrik.
 Simon Schiele.

Beginn des Anschlusses von Privatkonsumenten an die Gasleitung.

Crefelder Zeitung.
 (In Verbindung mit dem Crefelder Kreis- und Intelligenzblatt.)
 228. Donnerstag, den 21. September. 1854
 * Crefeld, 21. Sept. Gestern Abend sahen wir unsere Straßen zum erstenmal durch Gasflammen beleuchtet. Wenn die Beleuchtung nach den Ansagen Sachverständiger in den ersten Tagen auch noch nicht in ihrer Vollkommenheit erscheinen kann, so läßt sich doch jetzt schon voraussetzen, daß wir recht bald keiner andern Stadt darin nachstehen werden, besonders da die Flammen heute bereits ein ganz reines, weißes Licht zeigten. Tausende Menschen wagten bis spät durch die Straßen und erfreuten sich der erlangten Verbesserung. Die Directio ließ zur Verherrlichung des Abends an der kath. Kirche einen großen Adler in Gasflammen prangen, der allgemeinen Beifall fand.

Crefelder Zeitung vom 21. September 1854. Quelle Wärme und Licht für Krefeld, Stadtwerke Krefeld 2004

In der Tat schien es in der Stadt damals recht wüst zugegangen zu sein. Das Kreisblatt schrieb im September 1850 dazu folgendes:

„Soll das Faustrecht unser Gesetz sein? Die fast in jeder Woche vorkommenden Schlägereien in Wirtshäusern und auf den Straßen, wobei nicht selten ganz Unbeteiligte wie von wilden Tieren überfallen und mißhandelt werden, zeugen von einer moralischen Versunkenheit, die alle Gutgesinnten unserer Gemeinde auffordern dürfte, die Polizei kräftig zu unterstützen, damit der ruhig wandernde Bürger vor pöbelhaften Anfällen geschützt werde. Schonende Nachsicht trägt die Schuld, daß Vergehen in Verbrechen umschlägt. Kinder werfen mit Steinen, lassen Frösche springen; die Jünglinge verhöhnern die Vorübergehenden und raufen sich. Die Erwachsenen schießen in den Straßen, besaufen sich, erschrecken durch ohrenzerreißende Schreilieder der gemeinsten Art Sieche und Nervenschwache, überfallen friedliche Bürger bei Abend, verletzen sie verbal und lebensgefährlich. So ist es gekommen, daß in Crefeld fast kein Tag vergeht, ohne daß die unschuldigsten Leute überfallen und abgeprügelt werden. Nur so war es möglich, daß namentlich nach Sonnenuntergang die persönliche Sicherheit so gefährdet ist. Es müssen natürlich Hilfsmittel in Anspruch genommen werden, wenn die Stadt vor dem Straßenterrorismus befreit werden soll. Jedes Vergehen, auch das unbedeutendste, ist unermüdend zu verfolgen. Das Steinewerfen der Jugend, die gräßlichen Schreilieder, das Toben der Erwachsenen auf den Straßen dürfen ferner nicht geduldet werden. Die Schnapsläden, wo die Prostitution ihren Sündenlohn verliederlicht, wo die Streitlustigen ihren Frevelmut antrinken, müssen geschlossen und namentlich das Schenken an der Theke streng untersagt werden. Das Licht, dieser Feind aller Bösewichte, muß sich einer besonderen Pflege erfreuen. Der Mondschein im Kalender darf für das Anzünden der Laternen nicht maßgebend sein. Die ägyptische Finsternis, welche seit Jahren unter dem schmeichelhaften Titel der Sparsamkeit beim wachsenden und abnehmenden Monde hier herrscht, muß verschwinden“.

Damals beschäftigte die Stadt eine ganze Anzahl Nachtwächter, sowohl vor der Einführung des Gaslichts als auch danach. Im Jahr 1860 standen 24 Nachwächter in Lohn und Brot der Stadt Crefeld.



Simon Schiele, Leiter der Krefelder Gasanstalt von 1854-1861

REINES, WEIBES LICHT

Als am 20. September 1854 die ersten Gaslaternen Crefelds brannten, schrieb die „Crefelder Zeitung“, tags darauf: „Gestern Abend sahen wir unsere Straßen zum ersten Mal durch Gasflammen beleuchtet. Wenn die Beleuchtung nach den Aussagen Sachverständiger in den ersten Tagen auch noch nicht in ihrer Vollkommenheit erscheinen kann, so läßt sich doch schon jetzt voraussehen, daß wir recht bald keiner anderen Stadt darin nachstehen werden, besonders da die Flammen heute bereits ein ganz reines, weißes Licht zeigen. Tausende Menschen wogten bis spät durch die Straßen und erfreuten sich der erlangten Verbesserung. Die Direction ließ zur Verherrlichung des Abends an der kath. Kirche einen großen Adler in Gasflammen prangen, der allgemein Beifall fand.“ (siehe Abbildung auf Seite 19)

Die Firma Puricelli hatte laut Vertrag mit der Stadt Laternenwärter anzustellen, diese mussten sich neben der Zündung und Löschung auch um Reinigung und Reparatur kümmern.

Für die Bürgerinnen und Bürger Crefelds bedeutete das neue Gaslicht eine Zeitenwende. Puricellis Gasfabrik war in relativ kurzer Zeit an der Elisabethstraße/Ecke Mariannenstraße (nahe dem Bahnhof) errichtet worden. Die Brüder Puricelli waren ursprünglich von Simon Schiele (1822-1895), einem Gasfachmann aus Frankfurt am Main, empfohlen worden. Eigentlich hatte Schiele die Absicht, selbst ein Gaswerk zu errichten, doch er besaß nicht genügend Kapital. Später wurde Schiele Baumeister sowie Betriebsleiter des Krefelder Puricelli-Werkes.

Die viereckigen Gaslaternen der Puricellis ähnelten in ihrer Form denen in Frankfurt am Main oder Bad Homburg. Die

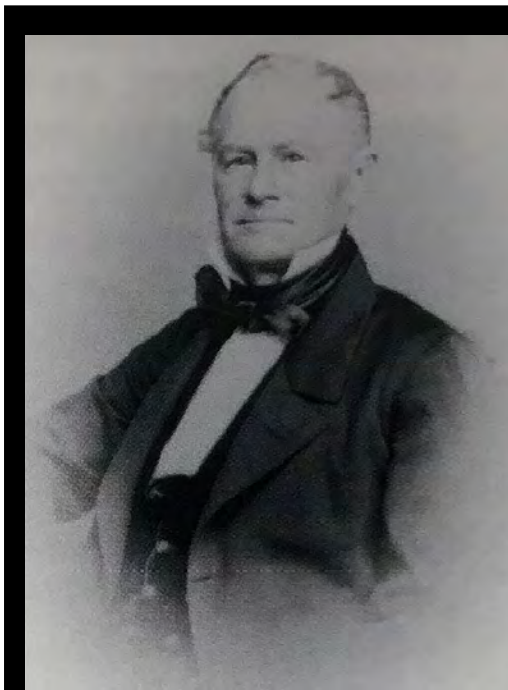
meisten wurden mit gusseisernen Konsolen an Häusern angebracht, dazu existierten freistehende gusseiserne Kandelaber. Am 16. April 1855 wurde das Gaswerk von der Gaskommission geprüft und die Betriebserlaubnis erteilt. Aus dem Probetrieb wurde nun die endgültige Einführung der Gasbeleuchtung.

DIE FAMILIE PURICELLI – PIONIERE DER GASINDUSTRIE

Die Wurzeln der Familie Puricelli waren italienisch und führen in die Region um den Comer See in Oberitalien, wo sie ein Handelshaus besaßen. Mitglieder der Familie kamen im 17. Jahrhundert als Kaufleute nach Trier, im 18. Jahrhundert nach Meisenheim in der Nähe von Bingen. Im Jahr 1791 heiratete Carl Anton Puricelli (1766-1805) Margarethe Utsch (1766-1860), eine Tochter des Rheinböllener Hüttenbesitzers Friedrich Wilhelm Utsch (1732-1795). Sie und ihr Bruder Carl Theodor Utsch (1769-1860) erbten die Eisenhütte.

Puricelli übernahm 1794 zusammen mit Carl Theodor Utsch die Leitung der Eisenhütte und wurde zusammen mit seiner Frau Hauptanteileigner. Da Puricelli früh starb, übernahm die Witwe das Ruder und machte das Werk in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur wichtigsten Eisenhütte im Hunsrück. Trotzdem war die Konkurrenz gleichartiger Hütten in den Industrievieren an Ruhr und Saar sehr groß, zumal deren Anbindung an die Eisenbahn wesentlich besser war. 1836 erfolgte die Wachablösung. Die drei Brüder Friedrich Ludwig (1792-1880), Carl II. Theodor (1794-1872) und Heinrich I. Puricelli (1797-1876) übernahmen das Werk. Ab 1850 stiegen sie in das Geschäft mit Gas ein, das Krefelder Werk war ihr erstes großes Vorhaben. Die Eisenhütte profitierte von Aufträgen zur Herstellung von Gasröhren und Gaskandelabern. 1860 gehörten die Gebrüder Puricelli zu den führenden Gasindustriellen in Deutschland. Neben Krefeld betrieben sie auch Gasanstalten in Trier, Mainz, Karlsruhe, Freiburg und Mannheim.

Nach Unterlagen des Rheinisch-Westfälischen Wirtschaftsarchivs hatten die Puricellis um 1850 auf der Rheinböllerhütte ein erstes Versuchsgaswerk mit Gasometer errichtet, 1854 besaß die Firma Gebrüder Puricelli das Gaswerk in Crefeld. Nach mehr als 40 Jahren mussten die Gebrüder Puricelli 1897 das Eigentum an diesem Gaswerk im Zuge der Kommunalisierung der Versorgungsbetriebe an die Stadt Crefeld abtreten. Im gleichen Zeitraum besaßen die Gebrüder Puricelli für längere Zeit auch das Gaswerk in Mainz. Außerdem waren sie an den Gaswerken in Frankfurt am Main und Köln beteiligt, indirekt vielleicht auch an der Gasfabrik in Marburg. Das Gaswerk in Trier gehörte dem damaligen dritten Teilhaber der Rheinböllerhütte, Eduard Puricelli. All diese Gaswerke entwickelten sich sehr rasch und hatten einen großen Bedarf an gusseisernen Materialien wie Röhren, Kandelabern, Laternen usw. Die Rheinböllerhütte der Puricellis profitierte also doppelt, sie wurde Hauptlieferantin für die genannten Gaswerke.



Heinrich Puricelli (1797-1876).
Foto Wilhelm Mayr, Kreuznach



Franziska Puricelli (1830-1896), Foto vermutlich von J. Hilsdorf, Bingen. Sie war die Tochter von Heinrich I., die Schwester von Eduard sowie die Ehefrau von Carl III. Puricelli



Friedrich Puricelli (1792-1880).
Foto C.H. Jacobi, Kreuznach



Carl III. Puricelli (1824-1911). Foto vermutlich von J. Hilsdorf, Bingen



Eduard Puricelli (1826-1893).
Foto C. Bönecke, Berlin

1875 erfolgte der nächste Generationenwechsel. Doch die Nachfolger konnten an die Erfolge ihrer Vorfahren nicht mehr anknüpfen. Das Gasgeschäft begann zu stagnieren, der Markt schien gesättigt, die elektrische Konkurrenz kam mehr und mehr auf. 1893 schloss der letzte Hochofen in der Eisenhütte Rheinböllen. Schließlich zogen sich die Puricelli aus dem Gasgeschäft zurück. Die streng katholische Familie wurde später durch ihr soziales Engagement, dem Bau von Kirchen und Kapellen und der Gründung von Stiftungen bekannt.



Die Puricelli-Hütte in Rheinböllen um 1900. Bildquelle Licht und Wärme für Krefeld

Die Gasbeleuchtung nahm nun stetig zu, die Gasleitungen wurden weiter ausgebaut. Ein Zufall ist, dass im gleichen Jahr der Einführung der Gasbeleuchtung in Crefeld auch die elektrische Glühlampe von einem gewissen Heinrich Goebel erfunden wurde. Diese war jedoch noch nicht marktreif, dies erreichte erst Thomas Edison im Jahr 1879.

Im Jahr 1862, also acht Jahre nach der Einführung des Gaslichts in Crefeld, ging auch im benachbarten Uerdingen eine Gasfabrik in Betrieb. Die Gemeinde startete mit 38 Gaslaternen. Bauherr war der Unternehmer Richter aus Eupen, Standort die Hohenbudberger Straße. Weitere Nachbarorte wie Bockum, Oppum oder Fischeln wollten nun ebenfalls Gaslicht ins Dunkel bringen. Die Leistungskapazität des Puricelli-Gaswerks an der Mariannenstraße war nun ausgereizt, 1875 baten die Gebrüder Puricelli um die Konzession für ein zweites Gaswerk. Bereits am 13. Oktober 1876 wurde das Gaswerk II an der St.-Töniser Straße mit einer Jahreserzeugung von 4,5 Millionen Kubikmeter Gas in Betrieb genommen. Hier gab es nun auch einen eigenen Gleisanschluss für den Transport von Kohle und die Abfuhr der Nebenprodukte. Viel später als die Gasversorgung begann übrigens in Crefeld die Einführung der Wasserversorgung, die erste Wasserleitung wurde am 1. Juli 1877 eingeweiht. Kurze Zeit später wurde auch ein Kanal zum Rhein für das Abwasser in Betrieb genommen.

PISAWITT LATEEREPITT

Wie damals üblich, sorgten auch in Crefeld mit langen Stangen ausgestattete Männer für das Zünden und Löschen der Gaslaternen. Sie trafen sich an ihrem Sammelplatz an der Alten Kirche und schwärmten bei Dämmerung aus. Die Jugendlichen riefen ihnen „Pisawitt, Lateerepitt“ hinterher. Pisawitt war ein auf die Franzosenzeit zurückgehender Spottname. Offiziell hießen die Männer „Laternen-Anstecher“.

Am 1. Juli 1896 übernahm die Stadt Crefeld die Gasanstalt der Gebrüder Puricelli. Diese traten per Vertrag ihr Beleuchtungsrecht an die Stadt ab. Zwei Jahre zuvor war die Gemeinde Fischeln an die Gasunternehmer Puricelli herangetreten mit dem Wunsch, an deren Gasversorgung angeschlossen zu werden. Dies stieß auf Widerstand der Stadt Crefeld, sie fürchtete, dass der Preis für die geplante Übernahme des Gaswerks in die Höhe getrieben werden könnte. Der Vertrag wurde jedoch abgeschlossen, Fischeln bekam 50 Gaslaternen. Als das Puricelli-Gaswerk



*Puricelli-
Gasleuchte*

*hier mit bereits
moderner
Brennertechnik*

1896 städtisch wurde, trat Fischeln in ein Vertragsverhältnis zur Nachbarstadt Crefeld. Doch die Beziehungen zwischen beiden Kommunen blieben angespannt. Schlussendlich verzichtete der Gemeinderat Fischeln im Jahr 1908 auf eine weitere Gasversorgung aus Crefeld und beschloss den Bau einer eigenen Gasanstalt, die am 1. Januar 1911 ihren Betrieb aufnahm (weiteres zu Fischeln auf Seite 31).

Im Jahr 1900 unterhielt Crefeld 1.533 Gaslaternen. Auch der Wert einer Gaslaternen ist genau überliefert: Ein Kandelaber stand bei 51 Mark, ein Wandarm bei 31 Mark und eine Zuleitung bei 25 Mark. Im Jahr 1901 sollen erstmals elektrische Bogenlampen in Betrieb gegangen sein, doch weitere Installationen erfolgten wohl erst nach 1905/06. Die Statistik für 1906 zählte 1.975 Gaslaternen und 37 elektrische Bogenlampen. Wie andernorts auch, legte man damals viel Wert auf ästhetisch ansehnliche Leuchten. 1905 heißt es in einem Bericht, „Über die Ausstattung der Kandelaber vor der Josephskirche sollen durch Herrn Stadtbaumeister Bollert Verhandlungen mit dem Pfarrer Dr. Sträter gepflogen werden.“

Ab 1908 begann man mit der Umstellung der Gaslaternen von Handzündung auf Druckwellenfernzündung, 1910 war der Prozess abgeschlossen. Auch baulich veränderte man sich nun, am 20. November 1911 wurde an der Kanalstraße das neue und ziemlich repräsentative Gebäude für die vereinigte Verwaltung der Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerke eingeweiht.

Bis 1914 stieg die Zahl der Gaslaternen weiter auf 2.216 an, hinzu kamen 130 Bogenlampen. Der Erste Weltkrieg ließ die bis dahin hoffnungsvolle Entwicklung massiv zurückfallen. In den folgenden Kriegsjahren herrschte mehr und mehr Mangelwirtschaft. Die Kohle wurde knapp, die Bürger wurden angehalten, mit Gas und Strom sparsam umzugehen. Im Januar 1917 waren von den 2.579 Gaslaternen etwa die Hälfte stillgelegt worden. Die Gaslieferung an die Verbraucher wurde stark begrenzt. Auch die Nachkriegszeit ab 1918 sorgte für Not, Grund war der weiter bestehende Kohlemangel, Mangel an Transportmitteln und Zwangsabgaben an die Siegermächte des Ersten Weltkrieges. Dies führte zu Beginn der 1920er Jahre immer wieder zu Unruhen. Erst nach Ende der Inflationszeit beruhigte sich die Lage wieder. Der Preis für einen Kubikmeter Gas hatte inzwischen satte 350 Milliarden Mark erreicht, doch nun lag er wieder bei 20 Pfennig.

Eine weitere Neuerung kam 1929. Der Gedanke, Ferngas anstelle eigenen Gases zu beziehen, setzte sich durch. Im November 1929 erteilte die Stadt der Ruhrgas AG die Bauerlaubnis für eine Ferngasleitung zu den Deutschen Edelstahlwerken. Das war der Einstieg in den Ferngasbezug, auch für die Verlegung von Gasfernleitungen in öffentlichen Straßen und die Belieferung von Kunden mit Gas. Das Gaswerk Uerdingen (Uerdingen gehörte seit 1. August 1929 zu Crefeld) wurde am 1. September 1934 geschlossen. Die Stilllegung war einer Forderung der neuen NS-Machthaber, demnach widersprach es „einer nationalsozialistischen Wirtschaftsauffassung...den unwirtschaftlichen Kleinbetrieb aufrecht zu erhalten.“ Nach der Stilllegung legte der Stadtteil Uerdingen noch Widerspruch beim Regierungspräsidenten in Düsseldorf ein, doch der Uerdinger Bürgermeister erhielt eine Absage. Andere Quellen wie die DVGW-Statistik von 1935 sprechen aber noch von einer Gaserzeugung in Uerdingen im Jahr 1935. Im Jahr 1953 beschloss die Stadt Crefeld den Bau einer neuen, modernen Kokerei an der St.-Töniser Straße, sie ging am 8. Oktober 1954 in Betrieb, genau 100 Jahre nach der Einführung der Gasversorgung und der Gaslaternen. Ein herausragendes Ereignis war schließlich der Bau eines gewaltigen Scheibengasbehälters auf dem Gelände des Gaswerks. Ende 1960 war der 76 Meter hohe Riese nach 15 Monaten Bauzeit fertiggestellt worden, er war 1.000 Tonnen schwer, besaß einen Durchmesser von 41 Metern, eine Außentreppe mit rund 400 Stufen und einen Fahrstuhl für vier Personen. Die Baukosten betragen 2.000.000 DM. Anfang März 1961 begann die Füllung mit Gas. Viele Krefelder sahen durch den Industrie-Riesen das Stadtpanorama verschandelt, andere sprachen belustigt von ihrem „Hermannsdenkmal“ in Anspielung auf den damaligen Werksdezernenten Professor Dr. Walter Herrmann.



Krefeld um 1895 mit Puricelli-Laternen.
Quelle Licht und Wärme für Crefeld



Haus der Gesellschaft Verein auf dem Ostwall
Links eine Puricelli-Laterne an einer Wandkonsole



Der Scheibengasbehälter in Krefeld in den 1960er Jahren. Bildquelle unbekannt

Nachdem das Erdöl die Kohle in Bedrängnis brachte und die Erschließung neuer Erdgasvorkommen die Energiewirtschaft aus dem Gleichgewicht brachte, wurde das Ende des Gaswerks eingeläutet. Eine Eigenversorgung mit Gas wurde nicht mehr für vertretbar gehalten. Nachdem im Februar 1967 ein günstiger Bezugsvertrag mit der Ruhrgas AG abgeschlossen wurde, brachte der 19. April 1969 das Ende des Krefelder Gaswerks. Krefelds „Hermannsdenkmal“ wurde abgerissen.

Die letzten Gaslaternen – vermutlich noch auf Erdgasbetrieb umgestellt – wurden Ende 1973 abgebaut, dazu später mehr.

STATISTIK BELEUCHTUNG

Jahr	Gasleuchten	Elektrische Leuchten	Bemerkungen
1854	425	0	147 Öllaternen
1900	1.533	0	SWK Krefeld
1906	1.975	37	SWK Krefeld
1914	2.214	130	SWK Krefeld
1917	2.579	n.b.*	SWK Krefeld
1935	4.234	426	Quelle DVGW
1939	5.037	532	Quelle Strahringer
1950	2.984	n.b.	Quelle DVGW
1953	4.326	662	Quelle Strahringer
1954	4.517	1.638	Quelle DVGW/Strahringer
1956	4.770	n.b.	Quelle DVGW
1960	5.782	n.b.	5.721.000 m ³ Gasverbrauch
1961	5.841		Höchststand Gasleuchten
1962	5.812	n.b.	
1964	5.441	n.b.	
1966	5.359	n.b.	5.479.000 m ³ Gasverbrauch
1968	4.902	n.b.	
1970	4.098	11.249	Quelle DVGW/ZVEI
1973	0		Letzte Gasleuchten abgebaut
2001	1	Denkmalgeschützte Leuchte in Fischeln	
n.b. = Zahl nicht bekannt			



Rheinufer in Urdingen (Bildausschnitt, komplettes Bild auf Seite 29)

EINE VIELFALT AN LEUCHTEN-MODELLEN

Im Nachhinein lässt sich feststellen, dass Krefeld eine Hochburg der Gasstraßenbeleuchtung gewesen sein muss. Die Typenvielfalt war erstaunlich groß, dies gilt nicht nur für Krefeld selbst sondern auch für die später eingemeindeten Vororte und natürlich auch für das eingemeindete Uerdingen. Auch die hohe Anzahl der Gasleuchten in Relation zur Einwohnerzahl überrascht.



Zum Vergleich: Viereckige Laterne mit Tragekorb der Fa. G. Knodt

DIE PURICELLI-LATERNE

Die bereits erwähnte viereckige „Puricelli-Laterne“ zeigt eine große Ähnlichkeit mit der Vierecklaterne von Bad Homburg vor der Höhe, vor allem im Hinblick auf den Tragkorb. Lediglich die Entlüftungshaube ist etwas anders gestaltet. Auch die aus Frankfurt am Main bekannte vierseitige Gaslaterne im Stil des Biedermeier (Hersteller G. Knodt) ist der „Puricelli“-Laterne sehr ähnlich. Die von der Firma Gebrüder Puricelli gefertigten Gaskandelaber wurden etwas angewandelt teilweise auch in anderen Städten wie zum Beispiel Mainz (Stadtteil Gonsenheim) verwendet.

Die viereckigen „Puricelli-Laternen“ sind auch in den 1950er Jahren noch zu sehen, obwohl inzwischen längst andere Leuchten-Formen in Krefeld dominierten. Montiert wurden die „Puricelli-Laternen“ auf Gusskandelabern, die teilweise ebenfalls von den Gebrüdern Puricelli stammten, daneben wurden auch Kölner Kandelaber in der schlankeren Bauform eingesetzt. Viele dieser Laternen wurden auch an Wandkonsolen befestigt.



Oben: „Puricelli-Laterne“ auf Kölner Stadtkandelaber, ausgestattet mit Stehlicht vor dem Issumer Turm. Bild Erwin Quedenfeldt; unten mit Stehlicht und BAMAG-Fernzünder auf einem Drachenkopf-Wandarm. Bild Stadtarchiv Krefeld





Links sechseckige Gasleuchte (unbekannter Hersteller) mit Handbedienung auf verkürztem Drachenkopfwandarm, Niederstraße (1909). Bild Erwin Quedenfeldt; rechts frühe sechseckige Gasleuchte (ebenfalls unbekanntes Fabrikat) auf Kandelaber Kölner Bauart in der Hülser Straße/Ecke Siempelkampstraße. Bildquelle unbekannt

SECHSECKLATERNEN

Ergänzend zu den vierseitigen Gaslaternen nutzte die Stadt einige Zeit nach der Einführung der Gasbeleuchtung auch sechseckige Laternenmodelle, manche können keinem Hersteller zugeordnet werden, andere stammten von der Firma Schneider (GICS), so zum Beispiel das Modell Nr. 444 (später Alt-Bonn).

RUNDMANTELLATERNEN

Zu den frühen Gasleuchten-Modellen gehörten auch Ritter-Rundmantellaternen. Nach den vorliegenden Bildern kamen sie vor allem in der Krefelder Innenstadt vor.



GICS-Modell Nr. 444 mit BAMAG-Zünder und Einbaubrenner auf Kandelaber ähnlich dem Alt-Düsseldorfer, Standort Schönwasserhof. Bildquelle unbek.



Links Abbildung der GICS-Leuchte Modell Nr. 444; rechts das gleiche Modell mit BAMAG-Zünder und Einbaubrenner auf einem Kandelaber ähnlich dem Alt-Düsseldorfer. Standort vor dem Uerdinger Bahnhof (Ende 1920er Jahre). Bildquelle unbekannt



FREILICHT-LATERNEN

Die nächste Entwicklungsstufe der Krefelder Gasbeleuchtung brachte die Einführung der sogenannten „Freilicht-Laternen“ (z.B. Fa. Rech) Sie finden sich auf zahlreichen Bildern ab etwa 1905 bis in die Zwischenkriegszeit Krefelds. Besonders auffällig ist dabei der Mix aus älterer und neuerer Dachform und dem massiveren sowie dem schlankeren Schornstein, daneben die unterschiedlich geformten Tragrohre, also angewinkelt oder gebogen. Diese Laternentypen schienen sich in Krefeld bewährt zu haben, Ab etwa 1905 bis 1910 rüstete man sie mit Fernzündern aus, die von BAMAG wurden favorisiert. Freilicht-Laternen waren noch bis weit in die 1960er Jahre auf den Straßen Krefelds zu sehen.

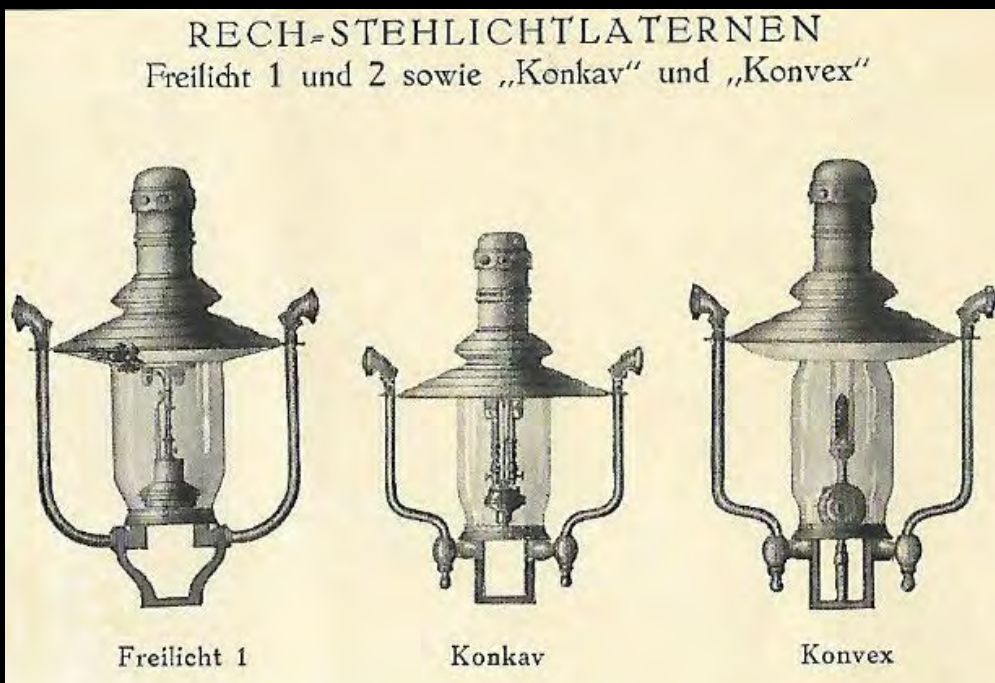
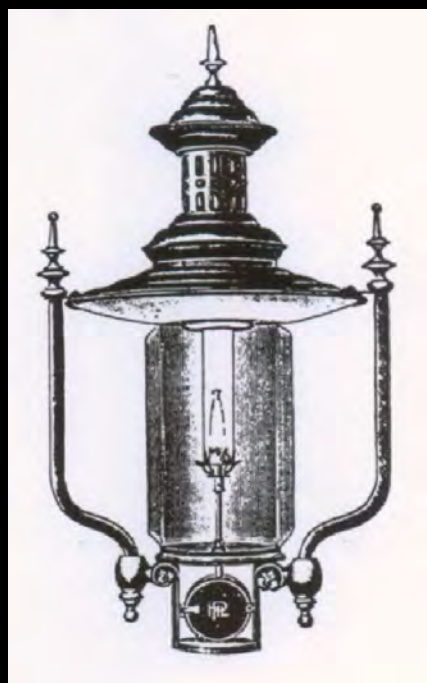


Beleuchteter Eingang des Restaurants Brueren, um 1888

Ritter-Rundmantellaternen mit Stehlicht, ohne Fernzündern, soll um 1888 sein. Ist vermutlich etwas später.
Bild Chronik der Stadt Krefeld



Modell Freilicht-konkav mit älterer Dachform und BAMAG-Fernzündern auf Kölner Stadtkandelaber in der Rheinstraße. Bild Postkartenausschnitt



RECH-STEHLICHTLATERNEN

Freilicht 1 und 2 sowie „Konkav“ und „Konvex“

Freilicht 1

Konkav

Konvex

Links: Frühes Rech-Leuchtenmodell „Freilicht“; rechts verschiedene Varianten der Gasleuchte „Freilicht“. Die zwei Leuchten in der Mitte zeigen bereits den neuzeitlichen Pilzbrenner ab 1926, meist im Austausch gegen Stehlicht nachgerüstet. Ganz links sowie rechts sind sie noch mit Stehlichtbrennern ausgestattet. Abbildungen Rech-Katalog



Rech-Laternen Modell „Freilicht“ mit unterschiedlichen Schornstein-, Dach- und Bügelformen. Abbildungen Rech-Katalog 1927

GASAUFSATZLEUCHTEN

Ebenfalls vor 1945, vermutlich ab den 1930er Jahren, wurden in Krefeld typische Gasaufsatzleuchten eingeführt. Dabei setzte man unter anderem auf das „Modell Krefeld“ der Firma Schneider (GICS), die beispielsweise auf Stahlmasten montiert wurden. Ebenfalls von GICS stammte eine Gasleuchte für Parkanlagen (siehe Bild unten)



Rech-Modell „Freilicht“ mit jüngerer Dachform und schlankem Schornstein auf Kölner Kandelaber. Die Laterne ist ausgestattet mit BAMAG-Zünder und Einbaubrenner. Bildausschnitt Stadtarchiv Krefeld



Oben: Aus der Zeit vor 1945 stammen diese GICS-Parkleuchten mit Milchglas. Hier auf dem Friedrichsplatz. Bild Postkarte; rechts eine GICS-Gasaufsatzleuchte, vermutlich das „Modell Krefeld“, ebenfalls aus der Vorkriegszeit stammend. Montiert auf einem kleinen, abgetreppten Stahlmast. Standort ist in Hohenbudberg (1950er Jahre). Bildquelle unbekannt/facebook



ANSATZLEUCHTEN

Die mit GICS konkurrierende Firma Rech Laternenbau kam ebenfalls zu Ehren. In den 1950er Jahren waren in Krefeld zahlreiche Ansatzleuchten „Modell Modern konvex“ auf Stahlmasten unterschiedlicher Größen zu sehen. Dieses Modell gab es auch als Aufsatzleuchte, gelegentlich mit Vorkriegs-Aufsteckzapfen und Kandelaberverlängerung (ab 1929).

PILZLEUCHTEN

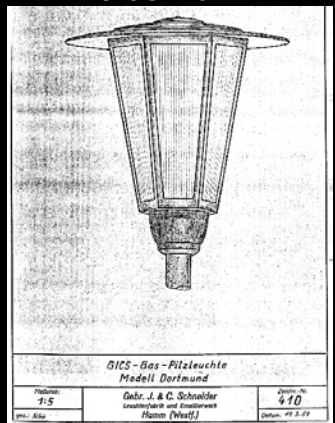
Aus den 1950er Jahren stammten die Pilz-Gasleuchten „Dortmund“ von GICS. Im Stadtgebiet standen eine ganze Anzahl dieser Pilzgasleuchten, wie wir sie heute vor allem aus Düsseldorf kennen.



Oben: Gasbeleuchtung am Uerdinger Rheinufer (1960/61). Vorn eine GICS-Gasansatzleuchte „Neulicht“, hinten GICS-Aufsatzleuchten Modell „Krefeld“; unten das gleiche Motiv, die Gasansatzleuchte Modell „Krefeld“ nun im Mittelpunkt.
Bilder Karl Heinz Lengwenings



Pilz-Gasleuchte Modell „Dortmund“ von GICS (um 1961), unbekannte Straße; unten Zeichnung. Bildquelle GICS-Archiv



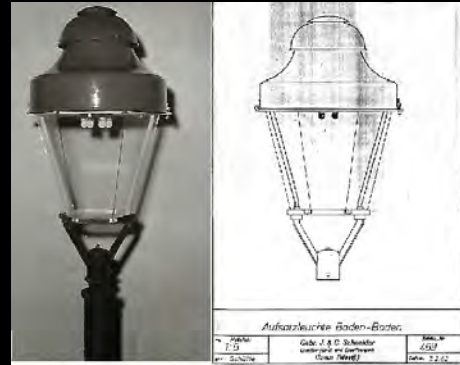
Bei den Gasansatzleuchten kamen neben dem bekannten Rech-Modell Modern auch das GICS-Modell „Neulicht“ zum Einsatz, dazu Besonderheiten wie eine GICS-Verkehrsschildleuchte in der Form der Bauart 52. Ab 1960 verwendete man auch das sechsseitige GICS-Modell „Baden-Baden“, vermutlich aber nur in geringen Stückzahlen.

NOCH MEHR BILDER AUS KREFELD IN DER GALERIE IM ANSCHLUSS AN DIE REPORTAGE



GASREIHENLEUCHTEN

Wie in anderen Kommunen kamen ab Mitte der 1950er Jahre auch Gasreihenleuchten auf. Hier favorisierten die Stadtwerke Krefeld aber nicht die regional erfolgreiche Firma Schneider (GICS), sondern den Konkurrenten BAMAG. Man beschaffte BAMAG-Gasreihenleuchten U13H mit sechs oder neun Glühkörpern. Ebenfalls von BAMAG wurden Ansatzleuchten des Typs U11 aufgestellt.



Oben: GICS-Aufsatzleuchte Baden-Baden 1960; links oben sechsflammige BAMAG-Gasreihenleuchte U13H am Bismarckplatz/Ecke Viktoriastraße (nach 1957). Im Hintergrund eine Gasaufsatzleuchte mit Vorkriegs-Lyra (unbekanntes Modell). Bildquelle unbekannt/facebook; darunter Rech-Gasansatzleuchte Modell „Modern“, Reflektor konvex, an einem extrem niedrigen Auslegermast am Friedrichplatz (1956). Bildquelle unbekannt/facebook

Ab Beginn der 1960er Jahre wurden keine neuen Gasleuchten-Modelle mehr eingeführt, auch keine Gas-Straßenlaternen mehr neu aufgestellt. Die letzte Neuheit war vermutlich das GICS-Modell Baden-Baden. Doch man hatte das langsame Ende eingeläutet, am 18. Dezember 1973 löschte Bürgermeister Toni Matura an der Ecke Neuburghof/Dohmenstraße in Fischeln die letzte Gaslaterne. Viele Jahre später gab es dann aber ein Wiedersehen mit einer funktionierenden „Puricelli-Laterne“.

Bettina Raetzer-Grimm



Links im Bild eine GICS-Gasleuchte Modell 52 als Verkehrsschildleuchte auf der Marktstraße (1954). Dazu ein Obus der Stadtwerke Krefeld. Bildquelle: Ludger Kenning/Obusse in Deutschland

DIE PURICELLI-GASLATERNE IN FISCHELN

Fischeln ist seit 1929 ein Stadtteil von Krefeld. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wuchs die Zahl der Haushaltungen in der damals eigenständigen Gemeinde Fischeln – vor allem in den Ortsteilen Königshof und Stahldorf – deutlich, viele Bewohner wünschten einen Gasanschluss. Als eigenständige Gemeinde wollte Fischeln eine moderne Gasbeleuchtung haben. So beschloss der Gemeinderat am 6. Juli 1908, eine Gasanstalt zu bauen. Die Kostenschätzung belief sich auf 270.000 Mark.

Vom Gutsbesitzer Hermann Oediger wurde ein vier Morgen großes Grundstück an der Feldstraße (heutige Vulkanstraße) zum Preis von 16.000 Mark gekauft. Am 3. November 1909 genehmigte der Gemeinderat die Aufnahme eines Darlehens in Höhe von 320.000 Mark bei der Kreissparkasse Crefeld zu 4 % Zinsen und 1,5 % Amortisation. Errichtet wurde die Gasanstalt – abgesehen vom Gasbehälter - von dem Krefelder Bauunternehmer Bienefeld. Friedrich Krieger aus Haselünne (Emsland) kam im Oktober 1910 als Gasmeister nach Königshof. Die Eröffnung der Gasanstalt erfolgt am 1. Januar 1911. Die Gaserzeugung stieg gleichmäßig an und betrug im Jahre 1928 vor der Eingemeindung 434.810 Kubikmeter. Hinzu kam noch die Ausbeute von Koks, Ammoniakwasser und Teer.

1925 betrug die Gesamtlänge des Fischelner Rohrnetzes 19.461 Meter, und es gab 1.132 Gasabnehmer. Für die Straßenbeleuchtung – zuerst auf den Hauptverkehrs-Straßen der Gemeinde – wurden 64 Gaslaternen unterhalten. Vor der Inbetriebnahme der Gasanstalt wurde die Gemeinde ab 1894 von Krefeld aus mit Gas versorgt. Dafür war ein Gasliefervertrag mit den Gebrüdern Puricelli ausgehandelt worden, die damals die Eigentümer des Krefelder Gaswerkes waren. Nach einer Betriebszeit von nur 19 Jahren wurde die Kokerei in Königshof aufgegeben, wobei es aber auch Zweifel gibt, ob Fischeln überhaupt eine eigene Kokerei besaß. Den Gaskessel nutzten die Stadtwerke Krefeld noch bis 1954. Im Jahre 1959 hat man den großen Stahlbehälter demontiert. Auf einem Teil des Geländes befindet sich bis heute eine Gasreglerstation. Von der ehemaligen Gasanstalt ist nur noch das zweigeschossige Wohnhaus erhalten. Die Eigentümer, das Ehepaar Horst und Helga Hannappel, haben es nach dem Erwerb 1988 mit Feingefühl und hohem Kostenaufwand wunderschön instandgesetzt.

Eine Puricelli-Gaslaterne, um 1895 in Fischeln in Betrieb genommen, wurde 1972 bei der Umstellung der Straßenbeleuchtung von Gas auf Strom demontiert, sie ging später in das Eigentum von Christel und Herbert Blum über. Im Jahr 2001 wurde die Gaslaterne von der SWK Stadtwerke Krefeld restauriert und wieder in Betrieb genommen. Sie ist auf einer Mauer montiert.



Bild Sammlung PGL

DIE PURICELLI-GASLATERNE

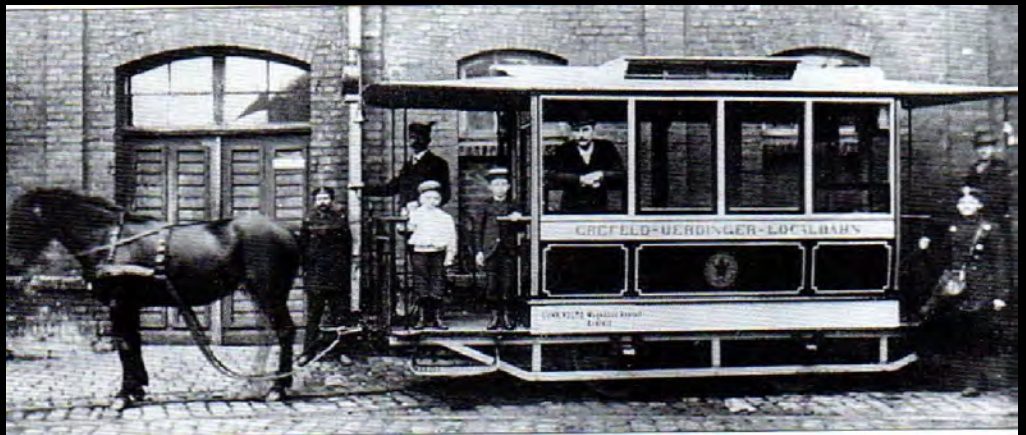


Bild oben: Kanalstraße 9 – Aus der Chronik der Stadt Krefeld; unten Gaswerk Augsburg

KLEINE GESCHICHTE DES KREFELDER NAHVERKEHRS

Die Straßenbahn Krefeld bildet seit dem Jahr 1883 das Rückgrat des Öffentlichen Nahverkehrs in Krefeld. Nachdem es in den 1960er Jahren Bestrebungen zur Stilllegung des Straßenbahnnetzes gegeben hatte, in deren Folge viele Streckenabschnitte eingestellt wurden, wurden seit 1980 wieder Neubaustrecken eröffnet.

Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs Krefeld wegen seiner großen Bedeutung im



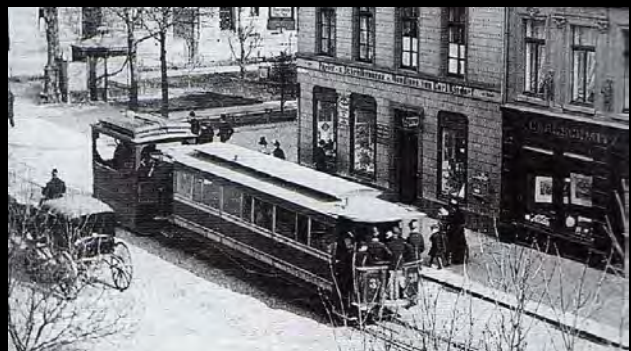
*Pferdebahn der Crefeld-Uerdinger Localbahn.
Quelle Straßen- und Stadtbahnen in Deutschland/Dieter Höltge*

Textilgewerbe in raschem Tempo. Bereits 1887 hatte die Stadt 100.000 Einwohner gezählt. Damit verbunden waren territoriale Ausdehnung und stärkere Trennung der Industrie- und Wohnbezirke. Daher wurde ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem benötigt. 1883 schloss man mit der Eisenbahn-Bau und Betriebs-Gesellschaft Reymer und Masch einen Vertrag über den Betrieb einer Dampfstraßenbahn mit Güter- und Personenbeförderung für die Außenstrecken nach Fischeln, Hüls und Uerdingen sowie eine rund zwei km lange innerstädtische Pferdebahnlinie als Verbindung der städtischen Endstellen der Dampfbahnen.

Am 3. Mai 1883 ging das erste Teilstück Rheinstraße – Thiergarten (heute Kaiserstraße) der Dampfstraßenbahn in Betrieb. Am 10. Mai 1883 fiel auch der Startschuss für die Pferdebahn. Im Jahr 1894 begannen die Verhandlungen zur Elektrifizierung der Straßenbahn, ein entsprechender Vertrag wurde aber erst 1899 abgeschlossen. Gleichzeitig wurde die Localbahn in „Crefelder Straßenbahn AG“ umbenannt. Die offizielle Eröffnungsfahrt der elektrischen Straßenbahn fand an Allerheiligen 1900 statt. 1904 verkehrten bereits neun Linien. Zwischen 1911 und 1914 wurden die meisten innerstädtischen Abschnitte zweigleisig ausgebaut.



*Pferdebahn in der engen Hochstraße (1895). Links eine Puricelli-Gaslaterne mit Wandarm.
Bild Sammlung Werner Bankstahl*



*Dampfstraßenbahn auf der Rheinstraße (1897).
Bild Sammlung Werner Bankstahl*

Da ein großer Teil der männlichen Bediensteten während des Ersten Weltkriegs 1914 in die Armee einberufen wurde, mussten die entstandenen Lücken größtenteils mit Frauen aufgefüllt werden. Hinzu kamen zunehmende Probleme im Betrieb wegen fehlender Betriebsstoffe und Ersatzteile. Acht zweiachsige Sommerbeiwagen von 1900 wurden zu Lazarettwagen umgebaut. Ab 1917 wurde die Straßenbahn auch zum Gütertransport genutzt.

DIE LINIE K

Genau genommen begann das Zeitalter der elektrischen Straßenbahn in Krefeld bereits am 15. Dezember 1898, als die kurz »Rheinbahn« genannte Rheinische Bahngesellschaft AG aus Düsseldorf ihre Kleinbahnstrecke Düsseldorf – Krefeld, die spätere Linie »K« und heutige »U76«, eröffnete. Es war die erste Schnellstraßenbahn Deutschlands. Auf Krefelder Stadtgebiet verkehrten neben den durchgehenden Zügen nach/von Düsseldorf auch sogenannte »Localzüge« zwischen Ostwall-/Rheinstraße und Bahnstraße, ab 1909 bis Dießem. Eine betriebliche Besonderheit ergibt sich bis heute daraus, dass die Rheinbahngleise normalspurig sind im Gegensatz zu den meterspurigen Gleisen der Straßenbahn. Während in den ersten Jahren normal- und meterspurige Gleise getrennt voneinander auf beiden Seiten des Ostwalls verlegt waren, mussten sie im Rahmen größerer Umbaumaßnahmen 1929/30 zusammengelegt werden. Dazu verwendete man Vierschiengleise, was bis heute so geblieben ist.

Bild oben rechts

Bau der elektrischen Bahn von Düsseldorf nach Krefeld. 1896 wurde am heutigen Belsenplatz der zweite Oberkasseler Bahnhof gebaut. Die Trasse ist gerade im Bau, Fahrleitungsmaste sind teilweise schon aufgestellt, viele liegen noch auf Halde, dazu gusseiserne Ziersockel und Mastspitzen. Von Oberkassel aus fuhr die Linie K über Meerbusch nach Krefeld. Heute wird die Strecke von den Rheinbahnlinien U70 und U76 bedient.

Bild:
Verkehrs- und Verschönerungsverein



Linie K auf dem Weg nach Krefeld, vorbei am Stellwerk Meerbusch-Osterrath (1898)



An der Haltestelle Forsthaus-Meer, Fahrtrichtung Krefeld (1900).
Bilder Mitte und unten Rheinbahn

DIE GRÜNDUNG DER KREVAG

Ab 1924 beförderte die Krefelder Straßenbahn auch Briefe und Pakete. Sehr fortschrittlich war die Einführung eines Gemeinschaftsverkehrs mit der Mönchengladbacher (damals noch München-Gladbach) Straßenbahn am 9. Februar 1925 auf der Strecke über Willich. Nur wenige Wochen später begann die Krefelder Straßenbahn einen weiteren Gemeinschaftsverkehr, dieses Mal mit der Straßenbahn Moers-Homberg. Bis zum 8. Oktober 1939 wurde die Linie 12 von Krefeld kommend über Moers und Homberg bis Duisburg-Ruhrort durchgebunden. Am 30. Mai 1930 beschloss man, das gesamte Vermögen der »Krefelder Straßenbahn AG« mit Wirkung vom 1. April 1931 an die »Bahn- und Gelände AG« zu verkaufen, die zu 100 Prozent der Stadt Krefeld gehörte. Ab 1. August 1931 lief die neue Gesellschaft unter dem Namen »Krefelder Verkehrs-AG« (KREVAG) im Handelsregister. Ebenfalls 1930 erreichte das Straßenbahnnetz mit 68 km seine größte Ausdehnung.



Straßenbahnverkehr auf dem Ostwall. Bildquelle unbekannt



Gleisbau am Hauptbahnhof, im Hintergrund das Hansahaus. Bildquelle unbekannt



Vierschienengleis am Ostwall. Bildquelle unbekannt



Straßenbahn-Hauptdepot Ende der 1950er Jahre. Bildquelle unbekannt

Ab 1941 wurden mit der Straßenbahn wieder wie im Ersten Weltkrieg Güter befördert. Auch das Elektrizitätswerk wurde über einen 1918 gebauten Anschluss mit Kohlen beliefert. Die sich häufenden Luftangriffe verursachten in Krefeld im Laufe des Krieges immer größere Schäden; ein schwerer Angriff am 22. Juni 1943 legte fast alle Verkehrsanlagen lahm und zerstörte auch zahlreiche Fahrzeuge und die Depots. Im Jahr darauf konnte der Fahrbetrieb zunächst wieder aufgenommen werden, bevor 1945 ein weiterer schwerer Angriff und der Einmarsch der Alliierten am 2. März 1945 zur völligen Betriebseinstellung führten. Erst am 4. Juni 1945 wurde der Betrieb nach und nach wieder aufgenommen.



Obus der Krefelder Verkehrs AG an der Wendestelle.
Bildquelle unbekannt/facebook

OBUS-BETRIEB NUR 15 JAHRE

Dem allgemeinen Trend der damaligen Zeit entsprechend richtete man 1949 erstmals einen Obus-Betrieb ein, doch nach 15 Jahren war dies wieder beendet. Ebenfalls zeittypisch waren die Einstellungen der Überland-Straßenbahnlinien in den 1950er und frühen 1960er Jahren. Willich, Schiefbahn, Moers und die Verbindung nach Mönchengladbach wurden stillgelegt. Die Straßenbahn musste um ihre Existenz bangen. Am 19. Juli 1962 beschloss der Stadtrat ein Konzept mit vier Linien und einer Netzlänge von 43,2 km; die übrigen Verbindungen wurden in den folgenden Jahren stillgelegt.

1980 trat die KRETAG dem neuen Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) bei.

ERWEITERUNGSPÄNE IN DER SCHUBLADE VERSCHWUNDEN

1997 wurde in einer Studie die Wiedereinrichtung von Straßenbahnlinien nach Moers und Willich empfohlen, außerdem sprach man sich gegen eine damals geplante neue Endhaltestelle der U70/U76 aus Düsseldorf am Hauptbahnhof aus. Im etwas später entwickelten ÖPNV-Bedarfsplan des Landes waren weitere Projekte zum Netzausbau vorgesehen, die aber nicht umgesetzt wurden.



Straßenbahnunfall in der St Anton-Straße (1950er Jahre). Quelle unbek.



Krefelder Straßenbahn des Typs Bombardier-Flexity. Quelle unbekannt

Im Jubiläumsjahr 2008 umfasste das Krefelder Straßenbahnnetz die vier Linien 041-044 mit einer Linienlänge von ca. 46 km:

- 041:** St. Tönis, Wilhelmplatz – Grundend
- 042:** Elfrather Mühle – TEW Tor 3 (Stahldorf)
- 043:** TEW Betriebsverwaltung – Uerdingen Bahnhof
- 044:** Rheinhafen – Hüls Betriebshof

Obwohl das Krefelder Netz »nur« aus vier Linien besteht, gibt es dort einige interessante Stellen, die Straßenbahnfreunde mit oder ohne Fotoapparat sich anschauen sollten. Einige seien im Folgenden stellvertretend vorgestellt. Den meisten Betrieb gibt es auf dem Ostwall zwischen den Stationen Rheinstraße und Hauptbahnhof, da hier alle vier Krefelder Linien sowie die normalspurige Stadtbahn nach Düsseldorf auf Vierschienengleisen verkehren.

Sehenswert ist auf jeden Fall die Dreieckswende auf der Linie 044 in Hüls in das ehemalige Depot und der anschließende eingleisige Abschnitt zurück Richtung Zentrum in Seitenlage in einer Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung. In Linn auf der Linie 044 gibt es einen weiteren, interessanten eingleisigen Abschnitt, der östlich der Eisenbahnbrücke beginnt, dann von der Straße ins „Grüne“ abzweigt und unter der Autobahnbrücke endet. Einige Meter weiter kreuzt die Straßenbahn ein Gleis der Städtischen Eisenbahn, das aber nicht mehr befahren wird. Auf der Linie 042 liegt die Station Pappelstraße in Gartenstadt in einem Einschnitt und bietet den ganzen Charme einer Stadtbahnstation im Design der siebziger Jahre.

BRG

KREFELDER BILDERGALERIE

Die Frühzeit der Gasbeleuchtung



Oben die Färberstr.; unten die Friedrichstraße; rechts am Backsteintor in Linn (alle 1909). Bilder Erwin Quedenfeldt



Erwin Theodor Quedenfeldt (1869-1948) war Fotochemiker, Fotograf und Erfinder. Er entwickelte Blitzlichtapparaturen. 1903 gründete er in Düsseldorf eine private Fotoschule. Er fotografierte historische Architekturen und Stadtansichten. Ab 1909 veröffentlichte er über 2.200 Fotos in Dokumentationen. Ziel war die Pflege und Erhaltung historischer Gebäude, Stadtbilder und Landschaften.



Puricelli-Laternen und ein mehrarmiger Platzkandelaber am Karlsplatz (1900). Bildquelle unbekannt



Das Kaiser-Wilhelm-Museum bei der Einweihung im Jahr 1909. Bild Stadtarchiv Krefeld/facebook



Puricelli-Laterne und -Kandelaber vor dem Kaiser Wilhelm Museum (1910). Ausgestattet mit doppeltem Stehlicht ohne Fernzündler. Das Museum gibt es auch heute, die große Freitreppe wurde leider entfernt. Bild Hugo Koch



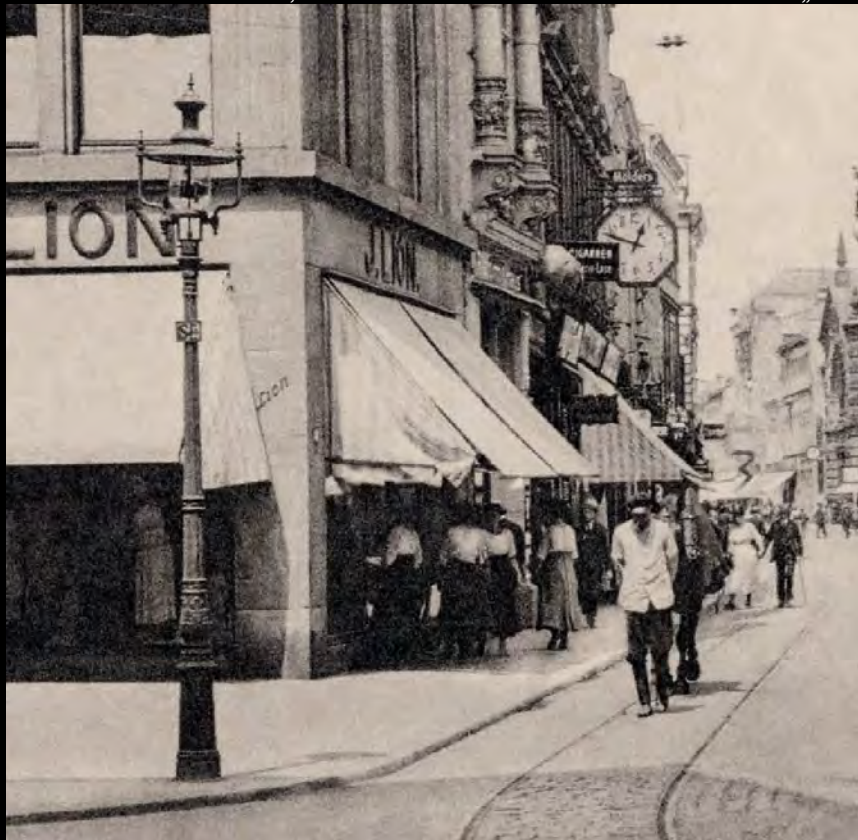
Oben: Sechseckige Gaslaterne (vermutlich das GICS-Modell 444) auf Kandelaber ähnlich dem Alt-Düsseldorfer, Standort auf dem Marktplatz in Uerdingen (1909) Bild Erwin Quedenfeldt



Links Ritter-Rundmantellaterne mit doppeltem Stehlicht, ohne Fernzündler am Stadttheater in der Rheinstraße; rechts Vierecklaterne und Kandelaber von Puricelli, Stehlicht ohne Fernzündler in der Steinstraße am Stadtgarten (beides um 1906). Bilder Postkarten/Sammlung ProGaslicht



Dicht fahren die elektrischen Straßenbahnen auf der Rheinstr. Dicht stehen auch die Gaslaternen „Modell Freilicht“ (1907), links ist bereits eine Kohlenbogenlampe an einem Hochmast aufgestellt. Interessant, dass die Postkarte mit „Krefeld“ beschrieben ist, obwohl die offizielle Schreibweise damals „Crefeld“ war. Bild Postkarte/Slg. ProGaslicht



Links Rech-Modell „Freilicht“ – ältere Bauform – auf Kölner Kandelaber in der Hochstraße; rechts das gleiche Modell, aber auf einem Puricelli-Kandelaber. Bilder Postkarten/Slg. ProGaslicht



Gasbeleuchtung auf der Rheinstraße (1894). Bildquelle Licht und Wärme für Krefeld/Stadtwerke Krefeld



Das Moltke-Denkmal am Ostwall mit sechseckigen Laternen, die sehr der Alt-Kölner Gaslaterne ähneln, montiert auf Kölner Gusskandelabern und ausgerüstet mit Stehlicht. Bild Postkarte/Sammlung ProGaslicht



Gaslaterne Modell „Freilicht“ von Rech in der moderneren Form mit gebogenen Bügeln auf Kölner Kandelaber am Ostwall Ecke Marktstr 1925. Dahinter ein Bekleidungsgeschäft, die Auslage prächtig beleuchtet. Bildquelle unbekannt.



Blick auf das Rathaus, ein baulicher Bestandteil des Palais von der Leyen (Foto um 1933). Auch hier Rech-„Freilicht“-Laternen auf Kölner Kandelabern. Auf der Freitreppe des Rathaus-Eingangs besondere Gaslaternen auf Sockeln.

1945



Das Rathaus im Jahr 1945. Weitgehend zerbombt. Auf dem unteren Bild sieht man rechts eine schräg stehende „Freilicht“-Gaslaterne. Bildquelle Stadtarchiv/facebook.



AB 1950



Das Rathaus nach seiner weitgehenden Wiederherstellung. Die klassizistische Bebauung seitlich der Straße ist verschwunden. Das schöne Gaslicht ist tatsächlich geblieben, nur die Leuchten haben gewechselt. Statt „Freilicht“-Laternen auf Kölner Gusskandelabern nun Gasansatzleuchten Modell BAMAG U11/große Variante an Benteler-Stahlmasten mit einem Meter Ausladung. Bild Karl Heinz Lengwenings (1955)



*Grünpflege vor dem Rathaus. Die Gasansatzleuchten sind gut zu erkennen.
Bild Stadtarchiv Krefeld 4091 Foto 1958 12 Nr. 0066*



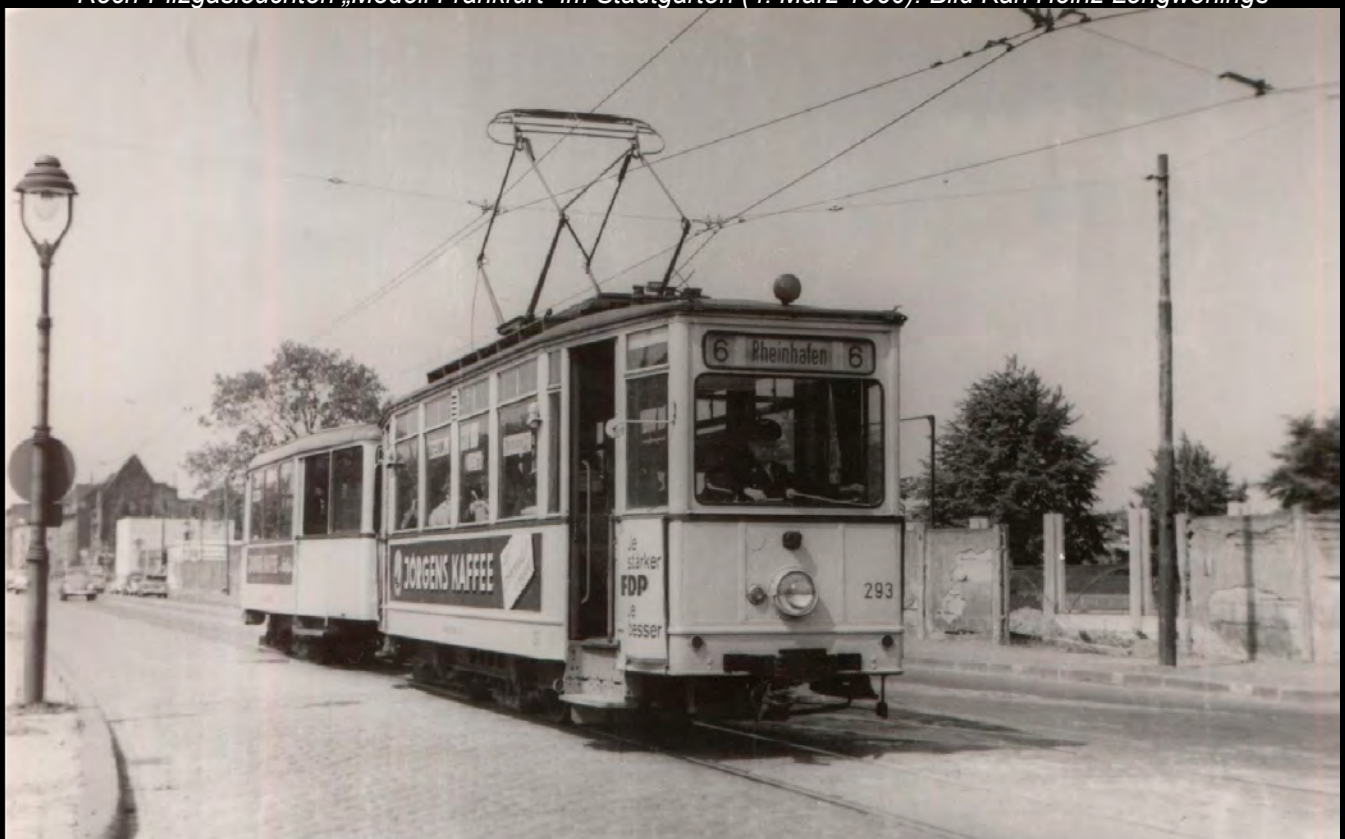
Und nochmal das Rathaus. Davor wird militärisches Gerät präsentiert. Rechts ein Stahlmast mit Doppelausleger und Gasansatzleuchten, sichtbar das Rech-Modell „Modern-konkav“ (eine ist nicht auf dem Bild). Quelle: facebook



Die Bahnstraße im Jahr 1957. Beleuchtet von Gasansatz- und -aufsatzleuchten von Rech, Modell Modern. Bildquelle unbekannt



Rech-Pilzgasleuchten „Modell Frankfurt“ im Stadtgarten (4. März 1960). Bild Karl Heinz Lengwenings



Rech-Gasaufsatzleuchte Modell „Modern“ mit Verlängerungsstück auf Stahlkandelaber. Bildquelle unbekannt



Auf zur Kommunion heißt es 1960 in der Nordstraße. Man erkennt Gasaufsatzleuchten von Rech, Modell „Modern“ (Vorkriegsmodell) auf Kandelaber-Verlängerungsstück (kleine Abbildung), hier mit integriertem Leiterstutzen.
Quelle: Fotoarchiv Gayk 1960 Nr. 04 0003



Oppumer Straße 1960 mit Gasaufsatz- und -ansatzleuchten von Rech, Modell „Modern“. Bildquelle unbekannt



Rech-Gasleuchten am Blumenplatz (1957). Links hinten Wand-Stahlausleger mit Ansatzleuchte Modell „Modern“, in Bildmitte Aufsatzleuchte Modell „Modern“ mit Verlängerungsstück auf Stahlmast.



Die Bahnunterführung Voltastraße im Jahr 1958. Ein Straßenbahnzug der Linie K unmittelbar am Krefelder Hauptbahnhof. Links abgetreppter Stahlmast mit Rech-Gasaufsatzleuchte Modell Modern und Blohmglocke. Bildquelle Eisenbahnmagazin



Anbandeln auf dem Ostwall 1958. Im Hintergrund eine Rech-Gasaufsatzleuchte Modell „Modern“. Ebenfalls auf dem schon beschriebenen Kandelaber-Verlängerungsstück montiert. Interessant auch der Fahrleitungsausleger rechts, der noch aus der Frühzeit der Krefelder Straßenbahn stammt. Bildquelle unbekannt



Die Ritterstraße im Jahr 1960 mit Rech-Aufsatzleuchten Modell „Modern“ auf Stahlmasten. Bildquelle unbekannt



Ein Festumzug im Jahr 1958. Gut zu erkennen die viereckigen Puricelli-Gaslaternen, die immer noch in Betrieb sind. Dazu jetzt auch Gasaufsatzleuchten wie unten das Rech-Modell „Modern-konvex“ (Nachkriegsform) mit Verlängerungsstück ohne Leiterstützen auf (verdecktem) Gusskandelaber. Bildquelle unbekannt/facebook



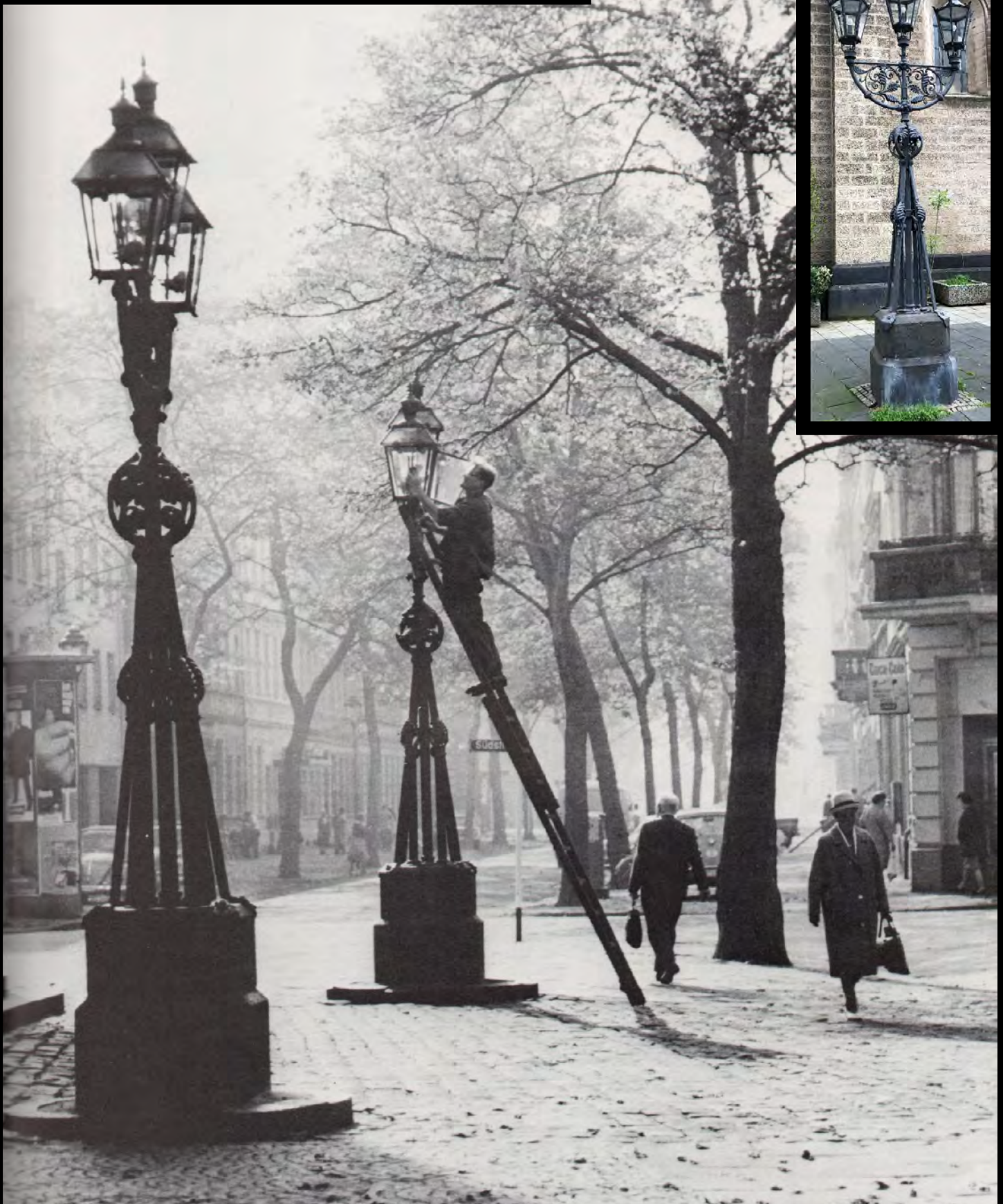


Links: Die Rheinbabenstraße, Höhe St. Margareta. Puricelli-Laterne mit Bamag-Zünder und Einbaubrenner. Bild Stadtarchiv Krefeld 4091 Foto 1960 06 Nr. 0195; rechts Blick in den Ostwall am Martinstag 1959. Beleuchtung durch Pilz-Gasleuchten. Bildquelle unbekannt



GICS-Gasleuchtenmodell Krefeld auf gedrungenem abgetreppten Stahlkandelaber in Hohenbudberg (um 1960). Der Mast ist mit dem Zeichen 394 versehen, die Gasleuchte ist auf Halbnachtschaltung eingestellt. Bildquelle Postkarte

DIE GASKANDELABER VON ST. JOSEF



Dreiarmlige Gaskandelaber vor der 1887-1898 erbauten Josefskirche. Ein städtischer Mitarbeiter bei der Wartung der Puricelli“-Laternen (um 1960). Die Kandelaber stehen dort heute noch, allerdings längst mit elektrisch betriebenen Alt-Düsseldorfer Sechsecklaternen (kleines Bild oben). Hinter der Litfaßsäule links eine Rech-Gasleuchte Modell „Modern“. Bildquelle Kanalstraße 9, Aus der Chronik der Stadt Krefeld. Kleines Bild Thomas Schraven



Ein Autounfall am 27. Dezember 1960 an der Kreuzung Friedrich-Ebert-Straße/Ecke Grenzstraße. Ein VW-Standard-Käfer kollidiert mit einem Opel Rekord P1. Hinter dem Käfer eine Rech Modell „Modern konvex“. Hinter dem P1 erkennt man BMW 600 und Isetta, Opels "Ponton"-Rekord und einen P1-Caravan. Rechts hinter dem P1 sieht man Rech-Leuchten des Modells „Freilicht“. Bis in die letzten Jahre der Gasbeleuchtung waren also auch zahlreiche „Freilicht“-Gasleuchten weiter am Netz, aus anderen westdeutschen Städten ist das nicht bekannt. Bildquelle facebook



In der Kölner Straße ging es den Gaslaternen im Jahr 1960 an den Kragen respektive an die Glühkörper. Hier stehen nur noch die Kölner Gusskandelaber ohne Laternenköpfe. Bild Fotoarchiv Gayk 1960 04 Nr. 0223.

ELEKTRISCHE BELEUCHTUNG IM WANDEL DER ZEIT



Gusseiserne Hochmasten mit elektrischen Bogenlampen vor dem Hansa-Haus (um 1910). Das Gebäude steht bis heute; unten Beton-Hochmaste mit Doppelausleger und typischen elektrischen Hängeleuchten (1955) vor dem Hauptbahnhof, der rechts liegt und nicht im Bild ist. Das Gebäude im Hintergrund ist das prächtige ehemalige Kaiserliche Hauptzollamt. Es wurde wenige Jahre später völlig sinnlos abgerissen. Eine von vielen Krefelder Bausünden.

Bildquellen unbekannt/facebook





FAZIT

Die Geschichte der Gasbeleuchtung in Krefeld erscheint doch recht komplex. Die Zahl der Gasleuchten bezogen auf die Einwohnerzahl war bis in die 1960er Jahre sehr ordentlich. Es gab eine Vielzahl von Leuchtentypen, die von den Stadtwerken im Laufe der Zeit eingesetzt wurden. Umso abrupter wirkt das Abschaffen der Gasleuchten bis zu deren Ende im Jahr 1973. Letztendlich wurden sie Opfer des Zeitgeistes: Immer heller, immer elektrischer sollte es werden. Die Umstellung auf Erdgas war dann das Zeichen für die Stadtwerke, sich von den historischen Gaslaternen zu verabschieden, obwohl Reste von ihnen offenbar noch auf den Betrieb mit Erdgas umgestellt worden waren. Krefeld ging damit den gleichen Weg wie etliche andere Kommunen in Deutschland.

Bettina Raetzer-Grimm

Quellen:

Kanalstraße 9, Aus der Chronik der Stadt Krefeld 1854-1979; Stadtwerke Krefeld
Licht und Wärme für Krefeld, Gabriele Franken 2004; Stadtwerke Krefeld Gaslaternenmuseum Heidelberg, Klaus Gevatter

Bilder links/oben:

Blick auf das 1926 eröffnete Apollo-Kino in der Friedrichstraße (1930), davor eine Rech-Gasleuchte Modell „Freilicht“. Das Kino wurde im März 2022 abgerissen, trotz großer Bürgerproteste; Quelle unbekannt

Unten:

Oberbürgermeister Josef Hellenbrock auf dem Weg zum Rathaus 1958. Hinten eine Rech-Gasansatzleuchte Modell „Modern“. Quelle: Stadtarchiv Krefeld 4091 Foto 1958 12 Nr. 0430

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT
DÜSSELDORF 1950er JAHRE



Die Kettwiger Straße in den 1950er Jahren mit Gasansatzleuchten an sehr hohen Stahlmasten, Modell „Dresden“ von Rech. Bildquelle unbekannt/Slg. ProGaslicht

DÜSSELDORF – EXPRESSO-TALK / GASLATERNEN-DISKUSSION IM THEATER AN DER KÖ

Am 19. Februar 2024 fand im Theater an der Kö eine Veranstaltung des Espresso-Talk statt. Bei dieser Talkreihe stand das Thema „Düsseldorf geht vom Gas – Der große Streit um die Gaslaternen“ auf dem Programm. Obwohl sicherlich viele Düsseldorfer Politiker gehofft hatten, dass die Diskussion um die Gaslaternen in Düsseldorf mit dem Ratsbeschluss zum Umbau auf LED beendet ist, setzen sich weiter viele Düsseldorfer Bürger nach wie vor für den Erhalt dieses einzigartigen Denkmals der Industriekultur ein. Sie fühlen sich übergangen und die Deutsche Stiftung für Denkmalschutz kritisiert die Stadt. Gerade weil Klimaschutz eine der wichtigsten Fragen der Zeit ist, sei nachhaltiges Handeln statt überholter Wegwerfmentalität gefordert, die Stiftung wirft der Stadt Symbolpolitik und Scheinheiligkeit vor.

Michael Kerst, Redaktionsleiter des EXPRESS in Düsseldorf, hatte Podiumsgäste eingeladen, um mit ihnen über die Gaslaternen zu diskutieren. Auf dem Podium saßen:

▷ Sabine Wenkums, Kölnerin und Düsseldorferin zugleich. Die Germanistin, Autorin und Verlagslektorin liebt das sanfte Licht der Gaslaternen und schätzt die kulturelle Bedeutung für Düsseldorf. Sie setzt sich entschieden dafür ein, dass das Wahrzeichen der Stadt unangetastet bleibt.

▷ Josef Hinkel (CDU), 1. Bürgermeister der Landeshauptstadt und ehemaliger aktiver und engagierter Gaslaternen-Befürworter. Er plädiert heute für den Einsatz von LED.

▷ Wolfgang Rolshoven, Baas der Düsseldorfer Jonges, setzt sich mit dem Heimatverein seit Jahren für den Erhalt des wertvollen Kulturguts ein und mahnt: „Wer die Gaslaternen im Stadtbild eliminiert, löscht auch *Stadtgeschichte* aus. *Die Düsseldorfer Jonges werden dies nicht zulassen.*“

▷ Lukas Fix sitzt für die Partei „Klimaliste“ im Stadtrat. Er hat die Abschaffung der Gasbeleuchtung vorangetrieben.



Ich bin ❤ Düsseldorf



Wolfgang Rolshoven mit Diskussionsleiter Michael Kerst

Die Zusammensetzung des Podiums sorgte für eine lebhaft Diskussion, der zahlreiche Gäste beiwohnten. Michael Kerst diskutierte mit seinen Gästen über den Erhalt der Gaslaternen oder die Zerstörung des Denkmals & Wahrzeichen der Stadt. Dafür und für die öffentliche Diskussion gebührt ihm Dank! Denn seitens der Stadt Düsseldorf wurde dies bisher nicht ermöglicht.

Auf dem Podium sprach sich Sabine Wenkums entschieden für die Erhaltung der Gaslaternen aus, nicht nur wegen des einmaligen Lichts. Vor allem sieht sie auch die kulturelle Bedeutung für Düsseldorf. So sieht das auch der Bund und stellte der Stadt Düsseldorf für den Erhalt der Gaslaternen 400.000 Euro zur Verfügung.

Wolfgang Rolshoven, Bass der Düsseldorfer Jonges, ist ebenfalls ein vehementer Gaslicht-Unterstützer. Die Jonges engagieren sich seit Jahren gemeinsam mit den Düsseldorfer Bürgern, der Gaslichtinitiative, dem Denkmalschutz und der Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Heimat- und Bürgervereine (AGD) für den Erhalt des einzigartigen Industrie-Denkmals und wertvollen Kulturgutes.

Josef Hinkel (CDU) war langjähriger aktiver Gaslaternen-Befürworter. Er wurde zum 1. Bürgermeister der Stadt ernannt und plädiert nun für die Zerstörung des Denkmals, obwohl es ein nachhaltiges und gut funktionierendes Beleuchtungssystem ist, das nun durch LED ersetzt werden soll. Voraussichtliche Kosten: 116 Millionen Euro, obwohl die Stadt hoch verschuldet ist. Diese abrupte Kehrtwende des CDU-Mitglieds Hinkel ist nicht nachzuvollziehen.

Christopher Schrage schließlich repräsentierte „Die Partei-Klima-Fraktion“. Er fordert rigoros die Abschaffung der Gasbeleuchtung, obwohl der Gasverbrauch und die CO²-Emission der Gaslaternen in Düsseldorf minimal sind und unter einem Prozent liegen. Im Bürgerdialog hat die Stadt den CO² Ausstoß der Gaslaternen selber als so gering bezeichnet, dass er zu vernachlässigen sei.



Bild Joachim Raetzer

"Wir wollen nicht diesen gefundenen Kompromiß zu den Gaslaternen jetzt an dieser Stelle noch einmal aufschnüren."

OB Dr. Stephan Keller,
5.9.2022, ZDF_ HEUTE

Stehen Sie zu Ihrem Wort Herr Dr. Keller!

@barbara

Es ist wichtig, dass solche Veranstaltungen auch weiter stattfinden und das Thema Gaslaternen nicht in der Versenkung verschwindet, wie es viele Lokalpolitiker und die Stadtverwaltung wohl gerne hätten. Und es ist wichtig, daran zu erinnern, wie uns bestimmte Politiker (*siehe oben*) hinters Licht geführt haben!

Text, Fotos und Fotocollagen Barbara Schmitz

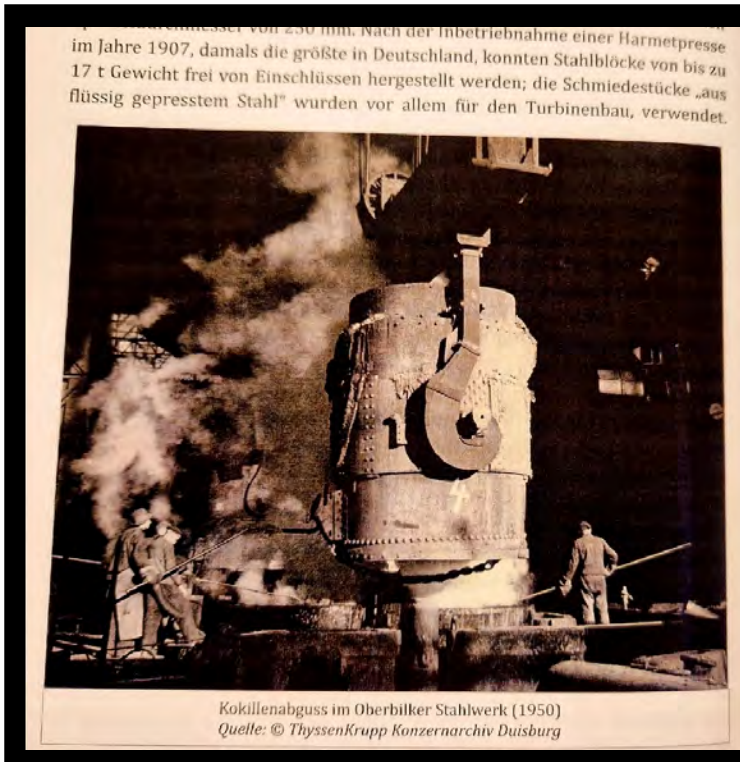
DÜSSELDORF - OBERBILK HAT ES IN SICH - BUCH VORGESTELLT

Düsseldorf-Oberbilk hat es in sich! Denn hier siedelte sich Mitte des 19. Jahrhunderts die Industrie an, die den wirtschaftlichen Aufstieg Düsseldorfs zur Wirtschaftsmetropole verantwortet, die eisenverarbeitende Stahl- und Röhrenindustrie und der Maschinen- und Kesselbau. Oberbilk war das erste Industrie- und Arbeiterviertel Düsseldorfs. Die auswärtigen Unternehmer brachten Facharbeiter mit und ein Großteil der weiteren Arbeiter kam meist ebenfalls von außerhalb.

Jedoch, ohne das Gaslicht und das Patent von Mannesmann für das hängende Gaslicht, das zu dem Zeitpunkt ein Arbeiten in Schichten ermöglichte – Elektrizität gab es noch nicht – wäre diese Entwicklung nicht möglich gewesen. Hier entstand das erste Röhrenwerk und hier wurden die Gasrohre für das weitverzweigte Gaslaternen-Netz und unsere Gaslaternen gefertigt, die heute nahezu alle unsere 50 Stadtteile verbinden und in ihrer Dimension als weltweit einzigartig gelten. Die Düsseldorfer Gaslaternen sind identitätsstiftend und gehören zur DNA unserer Stadt! Dank Unternehmerfamilien wie Poensgen, Thyssen und Mannesmann profitierten auch die Kunst & Kultur vom wirtschaftlichen Erfolg der Unternehmer, die sich vielfach als Mäzene erwiesen.



Die Autoren: Dr. Helmut Schneider (Stadtgeograph), Dirk Sauerborn (ehem. Polizeihauptkommissar und Kontaktbeamter für interkulturelle Angelegenheiten in Oberbilk), Prof. Dr. Horst A. Wessel (Wirtschaftshistoriker), Dr. Dieter Sawalies (Mitglied der BV 3)



...messer von 250 mm. Nach der Inbetriebnahme einer Hartmetzpressen im Jahre 1907, damals die größte in Deutschland, konnten Stahlblöcke von bis zu 17 t Gewicht frei von Einschlüssen hergestellt werden; die Schmiedestücke „aus flüssig gepresstem Stahl“ wurden vor allem für den Turbinenbau, verwendet.

Kokillenabguss im Oberbilker Stahlwerk (1950)
Quelle: © ThyssenKrupp Konzernarchiv Duisburg



Düsseldorf-Oberbilk hat es in sich!
Eine Stadtteilgeschichte
anhand ausgewählter Themen und Standorte

Herausgegeben von
Aktion Oberbilker Geschichte(n) e.V.
Mit Beiträgen von
Dirk Sauerborn, Dieter Sawalies,
Helmut Schneider und Horst A. Wessel

Heute sind die großen Fabriken verschwunden, aber die Abwertung als „Hinterhof der Stadt“ wirkt nach. Anhand „historischer Orte“ im Stadtteil wie Bertha von Suttner-Platz, Oberbilker Markt und Untere Ellerstraße thematisieren die vier Autoren wichtige Ereignisse und Entwicklungen der Oberbilker Geschichte. Sie erzählen auch Geschichten der Migration, von Menschen auf der Suche nach Arbeit und der Hoffnung auf ein besseres Leben.

Die Kenntnis dieser historischen Umstände ist eine wichtige Voraussetzung für das Handeln der heute Lebenden. Damit ist auch eine in die Zukunft gerichtete Verantwortung verbunden. Denn Geschichte wird jeden Tag neu gemacht... zum großen Teil von Bürgern und Vereinen, die sich wie die Aktion Oberbilker Geschichte(n) e.V. oder der Oberbilker Geschichtsverein, ehrenamtlich für das gesellschaftliche Miteinander engagieren.



Das Oberbilker Stahlwerk 1955. Bild Stadtarchiv 5-8-2-001-016.0001

Bei der Buchvorstellung am 22. März 2024 war der Pfarrsaal der St. Josef-Gemeinde in Oberbilk bis auf den letzten Stuhl besetzt! Mit so vielen Gästen hatten die Organisatoren der Buchvorstellung gar nicht gerechnet und waren überwältigt vom großen Interesse. Das vorgestellte Buch, die Stadtteil-Geschichten mit Beiträgen von Dirk Sauerborn, Prof. Horst A. Wessel, Dieter Sawalies und Helmut Schneider wurde bis aufs letzte Exemplar gegen eine Spende von 15,- € verkauft.

Das große Interesse ist ein tolles Kompliment an den Oberbilker Geschichtsverein und alle, die zum Gelingen der Stadtteil-Geschichten beigetragen haben! Und ebenso an die Zeitzeugen und Interviewpartner, die den Autoren ihre ganz persönliche Vita und Erfahrungen anvertraut haben.

Diese Hommage an Oberbilk ist spannend für alle Düsseldorfer! Die Autoren beleuchten die historische Bedeutung und Struktur des Stadtteils und erzählen auch die Geschichten der Menschen, die im Stadtteil leben und ihn prägen.

Text und Fotos auf Seite 59 Barbara Schmitz

Quellen / Veranstalter: Oberbilker Geschichtsverein „Aktion Oberbilker Geschichte(n) e.V.“ und Verleger Georg Aehling
www.oberbilker-geschichten.de
www.turmhochsechs.de



Der Oberbilker Markt um 1900. Bild Postkarte/Slg. PGL

BERLIN - ABGESANG AUF DAS GASLICHT VON LICHTENRADE

Vor etwa fünf Jahren gab es erstmals Aufregung, eine Art „fliegende Untertasse“, die auf einem fünf Meter hohen Strohalm balanciert und leuchtet, ließ bei Anwohnern in Lichterfelde und Lichtenrade den Blutdruck steigen. Wir berichteten darüber seinerzeit auch im ZÜNDFUNKEN. Die zuständige Senatsverwaltung begann damals, defekte Gaslaternen gegen neomodische LED-Strahler – eben besagte UFO-Leuchten – auszutauschen. Das Monstrum heißt „Townguide“. Vorher war es Praxis, dass Gaslaternen, die wegen Undichtigkeit oder anderer Störungen entfernt wurden, durch die sogenannten Gaslicht-Imitate ersetzt wurden. Also durch

baugleiche Leuchten, Gaslaternen-Fakes würde man heute sagen. Doch das war plötzlich perdu. Anlieger, die sich darüber erbosten und bei der Senatsverwaltung anriefen, bekamen dann eine Beruhigungspille als Antwort. „Dies sei nur eine Art Provisorium“, tatsächlich wolle man bei „Umrüstung“ der Straßenbeleuchtung die Gaslicht-Imitat-Leuchten aufstellen, damit die Optik des Stadtbildes bewahrt bleiben würde. Heute wissen wir, das war eine Falschankunft. Fakenews! Schon damals flüsternten uns Insider zu, dass man offenbar ausloten wollen, inwieweit die „Untertassen“ bei den Anliegern auf Akzeptanz stoßen würden. Alteingesessene Berliner wenden sich mit Grausen ab, wie wir wissen. Da gehören die Gaslaternen, vor allem die Aufsatzleuchten mit dem silber schimmernden Dach, zur DNA der Hauptstadt. Doch in den letzten Jahrzehnten sind unendlich viele Menschen neu nach Berlin gezogen. Und um es mal auf Berlinerisch auszudrücken: „Den Zuzüglern sind Berliner Originale oder die Berliner Historie schlichtweg wumpe.“ Also piepegal. Es gibt sogar Leute, die an den neu aufgestellten Untertassen-Strahlern Freude und Spaß haben. Alles Geschmackssache, sagte der Affe und biss in die Seife.



Untertassen-Leuchte „Townguide“ im Goldschmidtweg (2024), hinten eine letzte Gasleuchte. Bild Nico Wolf

Fakt ist: Von den einstigen Versprechen der Senatsverwaltung, aber auch von solchen Leuten wie Staatssekretär Christian Gaebler (SPD), der vor etwa 15 Jahren vollmundig vor der Presse und der Berliner Öffentlichkeit tönte, man habe ja nun eine LED-Leuchte entwickelt, die genauso schön aussehen würde wie die optisch gleiche Gasleuchte – und diese würde dann zu Tausenden aufgestellt, bleibt nichts mehr übrig als Schall und Rauch. Viele Berliner werden sich belogen und betrogen vorkommen. Ein inzwischen weit verbreitetes Gefühl, wenn es um Aussagen und Versprechungen von Politikern geht.

Um 2019 herum war auch auf der Homepage der Senatsverwaltung noch zu lesen, dass als Ersatz für Gasaufsatzleuchten stets der LED-Klon dieser Gasleuchte verwendet würde. Aber wer damals etwas mehr wissen wollte und beispielsweise bei der Stromnetz Berlin nachfragte, der bekam zu hören, die „Untertassen“ seien die neuen Berliner Straßenlaternen, die nun überall aufgestellt werden sollen. Die „Gaslicht-Imitatleuchten“ seien dem Senat schlichtweg zu teuer geworden und nicht mehr finanzierbar. Was der Verein ProGaslicht im Übrigen schon damals prognostiziert hatte.

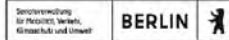
Inzwischen werden die UFO-Funzeln in Massen aufgestellt, aber nicht nur dieses schreckliche Modell allein. Es kommen noch weitere ebenso „formschöne“ LED-Modelle hinzu. Sie sind allesamt schrecklich, die Lichtpunkte viel zu hoch, das Design simpel, banale Industrieware. Derartigen optischen Murks hatte Berlin bislang kaum zu bieten, die Strahler passen eher nach Neheim-Hüsten, Bergheim-Niederaussem oder Wolfsburg, aber sicher nicht nach Berlin. Erst recht nicht in historisch gewachsene Kieze. Aber auch das ist den dafür verantwortlichen Lampenbeamten in der Senatsverwaltung – Sie ahnen es schon – wumpe! Wurde vor einigen Jahren bereits ein großer Teil von Neukölln, insbesondere der Ortsteil Rudow verunstaltet, so trifft es nun gerade den südlichen Ortsteil des Bezirks Tempelhof-Schöneberg: Lichtenrade wird zum hässlichen Pflaster völlig deplatzierten Straßenleuchten. Nach Aussage eines Berliner CDU-Abgeordneten, der sich mit der Beleuchtung von Lichtenrade beschäftigt hatte, ist die „Umrüstung“ in dieser Art und Weise nicht mehr zu stoppen. Da seien vom alten rot-grünen Senat entsprechende Verträge geschlossen worden.

DAS HABEN SIE DAVON.

Dank der Umrüstung wird sich die Ausleuchtung der Straßen verbessern und den Vorgaben des Lichtkonzepts von Berlin entsprechen. Im Zuge der Maßnahme werden die Lichtpunkte – sofern erforderlich – durch entsprechende Ergänzungen verdichtet, sodass die Straßen künftig mit etwa 2.150 modernen LED-Leuchten ausgestattet sind.

WIR HALTEN SIE AUF DEM LAUFENDEN.

Die Baumaßnahme ist im Zeitraum vom Herbst 2023 bis Herbst 2025 geplant. Die Umrüstung, die Tiefbauarbeiten sowie die Koordination der Netzanschlussarbeiten werden von einem beauftragten Tiefbauunternehmen durchgeführt. Rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten in Ihrer Straße erhalten Sie weitergehende Informationen zum Ablauf.



Sie haben Fragen zum Projekt?
Wenden Sie sich gern an uns:
Beleuchtung@senumvk.berlin.de

Mehr Informationen zur Straßenbeleuchtung
und zur Umrüstung von Gasleuchten finden
Sie unter:

<https://www.berlin.de/gasumruetzung>

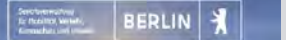
Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Abteilung V – Tiefbau – Öffentliche Beleuchtung
Brunnenstraße 110d-111
13355 Berlin
Telefon: 030 90254 7201

Fotografien: Linus Lintner

Operationelles Programm des Landes Berlin
für den Europäischen Fonds für regionale
Entwicklung in der Förderperiode 2014-2020.
BENE-Projektnummer 1354-B2-E



Berlin, September 2023

**NEUES LICHT FÜR LICHTENRADE**

UMRÜSTUNG VON
GAS- AUF LED-LEUCHTEN
2023-2025

Man zerstört das Flair von Lichtenrade und verschandelt das Ortsbild – und ist auch noch stolz drauf. Flyer zum herunterladen von der Webseite der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

WIR RÜSTEN UM.

In ganz Berlin werden die gasbetriebenen Straßenleuchten nach und nach auf den Betrieb moderner, energiesparender LED-Technologie umgestellt. Nun auch in Lichtenrade, werden sämtliche Gasauflatzleuchten modernisiert. Die geplante Umrüstung trägt in diesem Gebiet zu einer flächendeckenden und energiesparenden Erneuerung der Straßen- und Platzbeleuchtung bei. Von der Umrüstung ausgenommen sind die Gasleuchten im Umfeld des Lichtenrader Dorfteichs.

WARUM WIR DAS MACHEN.

Im Bereich südlich der Marienfelder Chaussee beidseits des Lichtenrader Damms erstreckt sich ein Netz von Gasauflatzleuchten mit der alten Bezeichnung BAMAG U7. Seit vielen Jahrzehnten sind die Gasleuchten im Einsatz, doch die Energiebilanz und die Betriebskosten dieser Leuchten sind nicht mehr zeitgemäß. Jede Leuchte stößt im Jahr etwa 1 Tonne CO₂ aus; die Betriebskosten entsprechen etwa dem Zehnfachen einer LED-Leuchte.

**GUT FÜR KLIMA UND STADT.**

Mit der Umrüstung lässt sich der jährliche Energieverbrauch für die Straßenbeleuchtung beträchtlich reduzieren: von 4.500 Kilowattstunden je Gasauflatzleuchte auf 100 Kilowattstunden je LED-Leuchte. Dadurch werden im Projektgebiet künftig rund 2.000 Tonnen CO₂-Emissionen eingespart.

SO VIEL WIRD'S KOSTEN.

Die neuen Leuchten sind nicht nur wesentlich effizienter, sie sind auch kaum stör anfällig und weniger wartungsintensiv als die Gasleuchten. Aus diesen Gründen wird das Vorhaben durch das EFRE-Programm der Europäischen Union gefördert, wodurch das Land Berlin einen Teil der Projektkosten erstattet bekommt. Die Baukosten belaufen sich auf rund 15 Millionen Euro.

← DAS IST DER PLAN.

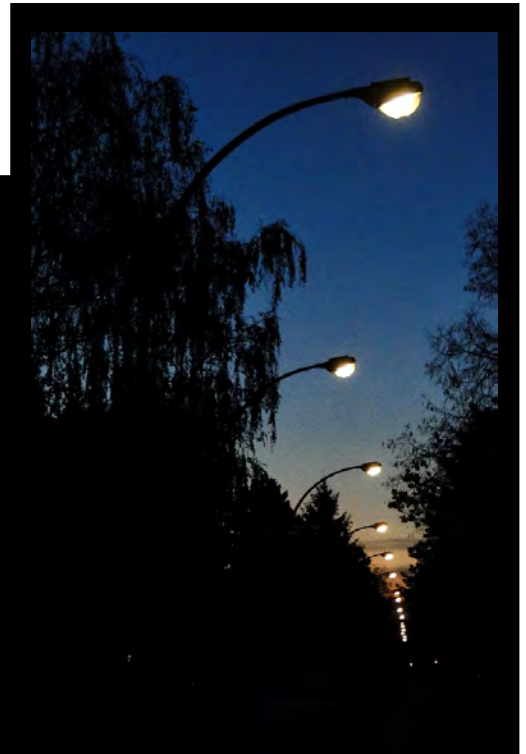
Das Vorhaben umfasst die Umrüstung von 2.000 Gasauflatzleuchten im Projektgebiet.

Was besonders infam ist: Die Bautrupps legen ein geradezu verrückt-enormes Tempo bei der sogenannten Umrüstung an den Tag. Man geht morgens aus dem Haus und an seiner gewohnten Gaslaterne vorbei. Abend kommt man nach Hause – und sie ist weg. Dafür LED-Leuchten, wobei diese zum Teil noch nicht mal am Netz sind. Die Straße bleibt dann durchaus auch mal ein paar Tage dunkel. Hauptsache, die Gaslaternen und das so „böse“ Gaslicht sind verschwunden. Vor Jahren hörten wir bereits, dass der Senat für schnelles Arbeiten Prämien an die Firmen zahlt. Beteiligt sind stets mehrere: Die Drecksarbeit wie graben und freilegen verrichten zum Teil polnische Subunternehmer, danach rücken die Fachfirmen für Gas beziehungsweise Elektrizität an und arbeiten an den Leitungen. Der Laie staunt und wundert sich, wie schnell eine Straße nach der anderen von Gaslaternen „befreit“ und mit LED-Monstern zugestrichelt wird. Von anderen Baustellen Berlins kann man das nicht behaupten. So liegen beispielsweise in Lichtenrade die Straßenbauarbeiten an verschiedenen Stellen brach – und das seit vielen Monaten. Da tut sich nichts, Arbeiter sind nicht zu sehen. Wichtige Verkehrsadern werden zum Nadelöhr und nerven Verkehrsteilnehmer. Doch bei Meucheln der Gaslaternen geht es blitzartig zu. Dieses Phänomen haben wir ebenfalls schon vor vielen Jahren beobachten können. Als wir im Zündfunken dazu sarkastisch schrieben, der Senat führe eine Art „Blitzkrieg“ gegen das historische Geleucht, ließ sich ein Journalist des Tagesspiegel nicht entblöden, den Mitgliedern von ProGaslicht und explizit

den Machern des Zündfunken einen „schwierigen Charakter“ zu attestieren und uns in die rechtsradikale Ecke zu schieben. Dieser Stil scheint ja inzwischen allgemein üblich zu sein, wenn man sogenannte Mainstream-Meinungen oder auch mal Regierungshandeln zu kritisieren wagt. Da wird man von bestimmten Journalisten ganz schnell in den Senkel gestellt.



Oben: Gaslichterband in der Bernauer Straße (2014); unten Rathenower Straße (2017).



Gasreihenleuchten im Baldersheimer Weg (2008); unten Gasaufsatzleuchte in der Saalower Straße (2014)



Inzwischen schreiben wir das Jahr 2024. Die zuständige Senatsverwaltung hat nun ganz offen angekündigt, dass bis auf ein paar Alibi-Gaslaternen am Lichtenrader Dorfteich alle rund 2.000 Gasleuchten (wir sprechen ausschließlich von Gasaufsatzleuchten, die Reihenleuchten sind seit etwa 2015 in Lichtenrade Geschichte) in Lichtenrade und dem benachbarten Marienfelde entfernt werden. Und samt und sonders durch unterschiedliche Varianten von LED-Leuchten ersetzt werden. Wir berichteten dazu bereits in der letzten Ausgabe Nr. 112. Laut Senatsverwaltung würden die einst gepriesenen LED-Gaslicht-Imitatleuchten nur noch dort aufgestellt, wo es aus „stadtgestalterischen Gründen in dem betroffenen Straßenzug“ nicht anders passten würde. Ansonsten installiert man moderne LED-Leuchten, welches Modell wann in welcher Straße aufgestellt werden wird, würde erst entschieden, wenn die „Umrüstung“ der Straße ansteht. Wer genau in persona nun entscheidet, was für eine hässliche Variante wo hinkommt, teilte die zuständige Behörde nicht mit. Fest steht allerdings, dass die Kosten für das Abräumen der Gaslaternen und das Aufstellen der LED-Leuchten enorm gestiegen sind (siehe Zündfunke Nr. 112, Seite 28).

In zwei Jahren feiert die Gasbeleuchtung in Berlin ihren 200. Geburtstag. Angesichts dieses bevorstehenden Jubiläums ist die Zerstörung des einzigartigen Berliner Gaslichtnetzes – viele Bücher und andere Publikationen sind dazu erschienen – ein kulturpolitisches Desaster. Aber es passt zu dieser dysfunktionalen Stadt.

Bilder Bettina Raetzer-Grimm, Text Nico Wolf

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT BERLIN 1962

Die Bernauer Straße im Berliner Bezirk Wedding wurde nach dem Mauerbau im August 1961 zum Brennpunkt zwischen Ost und West. Hier spielten sich Dramen ab, als Menschen versuchten, aus dem Ostsektor Berlins zu flüchten. Die Gaslaternen Berlins, vor allem die Aufsatzleuchte BAMAG U7 gehörten zu den Symbolen von West-Berlin. Sie prägten die Stadt wie kaum ein anderes Stadtmöbel. Die 1892 errichtete Versöhnungskirche – der Turm maß 75 Meter – lag genau auf der Grenze zwischen Ost- und West. Sie wurde nach 1961 unerreikbaar, der Eingang zugemauert. Im Januar 1985 wurde sie auf Anordnung der DDR-Regierung gesprengt.

Bild Postkarte/Sammlung ProGaslicht



CHEMNITZ - ONLINE-PETITION BEENDET

Die skandalösen Pläne der Stadt sowie des Energieversorgers haben nicht nur für Ärger bei vielen Chemnitzern gesorgt. Es wurde auch eine Online-Petition für den Erhalt der historischen Gaslaternen in Chemnitz gestartet.

Die Petition brachte immerhin in kurzer Zeit 994 Leute dazu, das Anliegen zu unterstützen und die Petition zu unterzeichnen. Noch immer können es viele Menschen nicht fassen, dass ausgerechnet das zur Kulturhauptstadt 2025 auserkorene Chemnitz ihre letzten kulturhistorisch wertvollen Gaskandelaber durch plumpe LED-Klone ersetzen will. Was steckt dahinter? Vermutlich eine Mischung aus Greenwashing, Ideologie und Geschäftsinteressen. Als ob das Wohl und Wehe der Stadt von der Existenz von rund 300 Gaslaternen abhängig ist.

Chemnitz
Kulturhauptstadt
Europas




GASLATERNEN-ABRISS PAR ORDRE DU MUFTI?

Das Verhalten der Denkmalschutzbehörde in dieser Angelegenheit ist ein veritabler Skandal. Wir hatten bereits ausführlich in der letzten Ausgabe des Zündfunken berichtet. Wie kann es sein, dass eine Behörde einfach umfällt und den vorher vehement vertretenen Schutz der Gasbeleuchtung nun plötzlich aufgibt. Haben die Damen und Herren Denkmalschützer vor irgendjemand Angst? Gab es eine Art Basta-Anordnung aus dem Rathaus? Ob die Petition nun für ein Nach- oder gar Umdenken bei den Verantwortlichen führen wird, ist eher zweifelhaft. Aber es ist richtig, den Gaslaternen-Zerstörern auf die Füße zu treten.

Klar ist, dass mit dem Abriss oder Rückbau dieser wertvollen Zeitzeugen ein weiteres Stück Industriegeschichte, ein weiteres Stück Identität dieser durch Krieg, Zerstörung, Mangelwirtschaft und zerstörerischem Stadtumbau arg geschundenen Stadt Chemnitz unwiederbringlich verloren geht. Die Gaskandelaber der Stadt verkörpern eine einzigartige Kulturgeschichte.

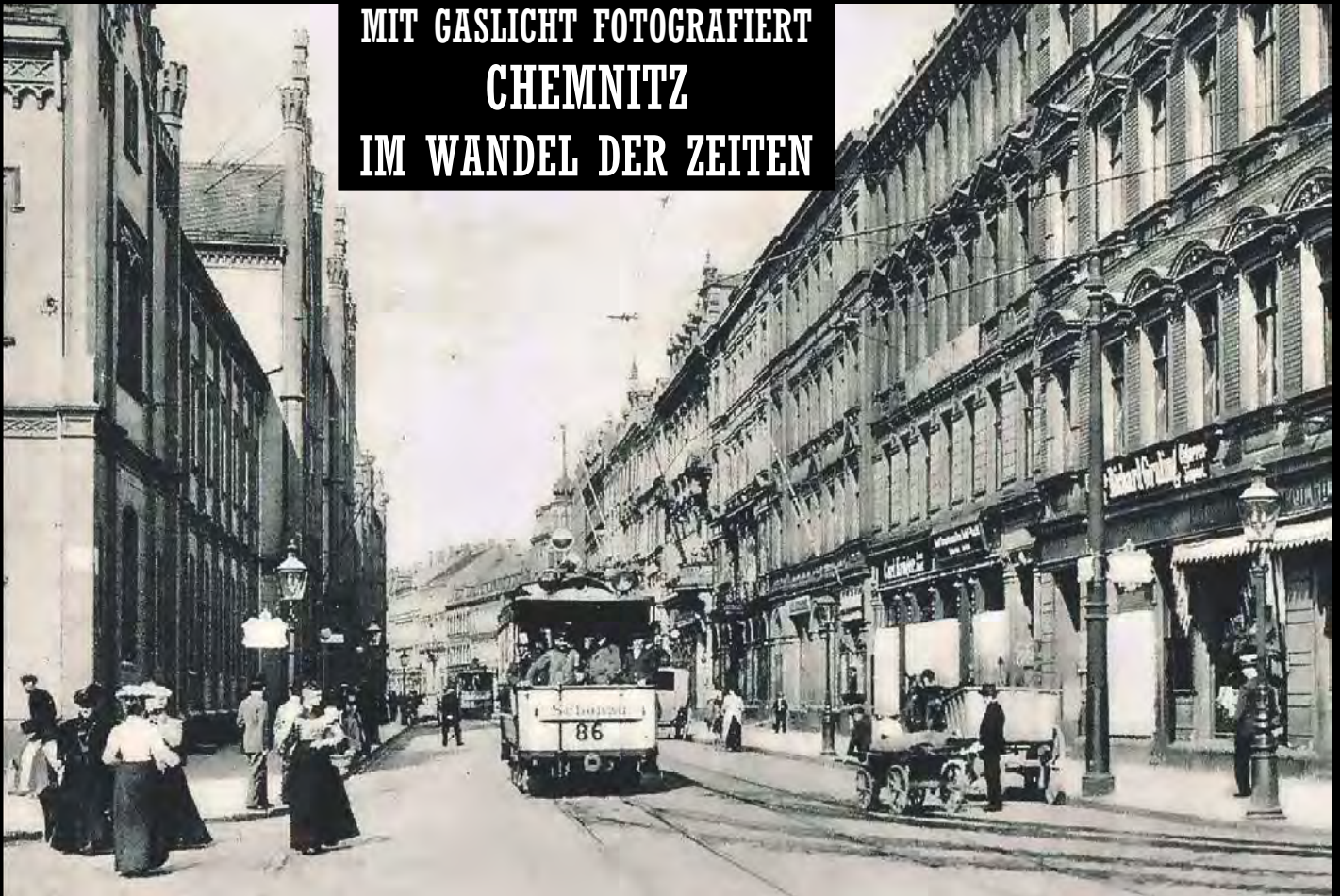
Allen Unterzeichnern der Online-Petition nochmals ein herzliches Dankeschön.

BRG



Chemnitzer Gaskandelaber. Bild Holger Drosdeck

**MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT
CHEMNITZ
IM WANDEL DER ZEITEN**



Oben die Poststraße (heute Bahnhofstraße) vor 1914. Beiderseits der Straße Rundmantel-Gaslaternen mit doppeltem Stehlicht; unten die Weststraße im damaligen Karl-Marx-Stradt um 1965. Links eine Gasaufsatzleuchte der Firma Leistner Laternenbau. Bildquellen unbekannt/Slg. ProGaslicht



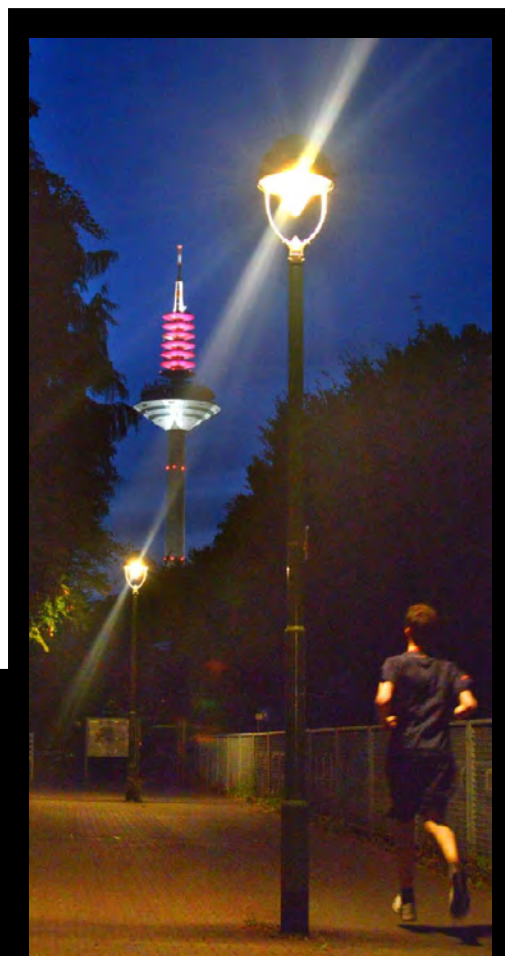
FRANKFURT AM MAIN - GASLATERNENABBAU KOMMT DER STADT TEUER ZU STEHEN

Zehn Jahre ist es bereits her, dass die Stadt gegen den Willen weiter Teile der Bevölkerung den Abriss der Gasbeleuchtung beschlossen hat. Im Jahr 2014 bewilligte die damalige schwarz-grüne Mehrheit der Stadtverordneten 58 Millionen Euro für die Entfernung der seinerzeit rund 5.500 Frankfurter Gaslaternen. Schon damals errechneten Bürgerinitiativen sowie der Verein ProGaslicht wesentlich höhere Kosten für die Beseitigung der überwiegend aus den 1950er Jahren stammenden Gaslaternen. Und genau so ist es im Laufe der Zeit gekommen. Im Jahr 2022 wurden die finanziellen Mittel weiter aufgestockt. Jetzt will der Magistrat weitere 3,8 Millionen Euro für seine Abriss-Pläne. Damit werden die Kosten auf jetzt 66,4 Millionen Euro ansteigen. Rund 11,3 Millionen Euro wurden davon bereits ausgegeben.

Vergangenes Jahr hatte die zuständige SRM (Straßenbeleuchtung Rhein-Main GmbH), eine Tochter der Mainova, 495 Gasleuchten durch LED-Leuchten ersetzt. Interessant dabei, dass man seitens der SRM betont, wie insektenfreundlich die neuen LED-Leuchten denn seien. Was für den wirklichen und unabhängigen Licht-Experten eher ein Witz ist, denn wenn etwas insektenfreundlich ist, dann ist es Gaslicht. Die SRM betont außerdem das Sparpotential beim Leuchtaustausch. 495 demontierte Gasleuchten würden 644 Tonnen Kohlendioxid einsparen, außerdem etwa 3,5 Millionen Kilowattstunden Gas. Bei genauerem Hinsehen entpuppt sich die CO₂-Einsparung allerdings als Scherz. Sind eines Tages alle 5.467 Gasleuchten (Stand 2014) entfernt, so hätte die Stadt pro Jahr rund 7.100 Tonnen CO₂ eingespart. Das sind weniger als 0,1 Prozent des Frankfurter Gesamt-CO₂-Ausstoßes. Das sagt die Stadt selbst – und das sagt auch die SRM. Frankfurt am Main pustet pro Jahr etwa acht Millionen Tonnen Kohlendioxid in die Atmosphäre. Etwa 1,5 Millionen Tonnen absorbiert der Frankfurter Stadtwald, hinzu kommen Grünanlagen, Parks, weitere kleinere Waldstücke, Felder, Wiesen, Straßenbäume und Wasserflächen, die weitere Treibhausgase aufnehmen. Bei großzügiger Rechnung könnten hier nochmals rund 1,5 Millionen Tonnen CO₂ neutralisiert werden.



Szene im Frankfurter Westend mit Gasreihenleuchten, Modell L56 von GICS



Im Licht: Frankfurts Fernsehturm und Gasleuchten, Modell 52 von GICS.

Es bleibt die Tatsache, dass die Stadt ihren gesamten CO₂-Ausstoß mehr als halbieren muss, um das angestrebte Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Fachleute rechnen mit Kosten von etwa 20 Milliarden Euro. Laut städtischer Angaben ist der umfangreichste Einzelposten mit circa neun Milliarden Euro die Gebäudesanierung, 70 Prozent aller Gebäude in Frankfurt sind nicht ausreichend gedämmt. Drei Milliarden

werden für den Ausbau des Fernwärmenetzes veranschlagt, etwa zwei Milliarden für die Installation von Wärmepumpen oder Hybridsystemen sowie etwa 6,5 Milliarden Euro für den Ausbau des Stromnetzes. Vergleicht man all diese im Raum stehenden Kosten mit dem Gesamtvolumen des städtischen Haushalts von Frankfurt am Main, so kann es einem blüherant werden. Das Volumen lag 2023 bei knapp 2,8 Milliarden Euro.



Gasaufsatzleuchten im Dichterviertel (2014) und Gasreihenleuchten im Nordend (2009), Bild oben Bettina Raetzer-Grimm, unten Markus Jurziczek



Die aktuell von einer linken Ratsmehrheit regierte Stadt wird nicht müde zu betonen, dass die Stadtverwaltung bis zum Jahr 2030 klimaneutral werden wolle, die gesamte Stadt bis 2035. Um dieses Ziel zu erreichen, müssten die Gasleuchten schneller auf LED-Leuchten umgestellt werden.

Seit dem Durchpeitschen des Abrissbeschlusses im Frühsommer 2014 sind in Frankfurt am Main 1.383 Gasleuchten entfernt worden, das bedeutet rund 200 Stück pro Jahr. Vor allem die Grünen-Fraktion pocht auf einen schnelleren Abriss der historischen Gaslaternen. Gas geben beim Gas zudrehen. Würde man demnach etwa 500 Gaslaternen-Abrisse pro Jahr schaffen, könnte das Ziel 2030 durchaus erreicht werden. Die Rückmeldung der Ortsbeiräte über die neu installierten LED-Leuchten seien in der Regel positiv.

Im Jahr 2022 waren in Frankfurt nach wie vor rund 4.000 Gasleuchten in Betrieb.

Bettina Raetzer-Grimm



Typische Szene aus den 1960er Jahren. Gasbeleuchtung in der Jordanstraße/Bockenheim (um 1969). Bild Bettina Raetzer-Grimm



MORJENS EEN DSCHOINT - UND DER TAACH IS DEIN FREUND

Juten Tach in die Runde. Na, ham se ooch schon wat besocht, um sich unsre Rejierung zurecht zu roochen? Ick gloobe, so velle könnte ick jar nicht kiffen, um diese Politika auszuhalten. Manchmal frage ick mir, wo bin ick bloß jelandet? Die Welt hat Probleme, Deutschland hat Probleme – aba viel wichtija is een Kiff-In am Brandeburjer Tor. Lustich find ick, dass dieselben Flitzpiepen, die dit allet feian von wejen freier Hanf für alle, dieselben sind, die bei Alkohol oda Nikotin ständich den Moralapostel spielen. Nach dem Motto: Kiffen is jesund, Wein, Bier oda Fluppen sind Jift und müssen tabuisiert werden. Ick für meene Person zisch lieba eene Molle als mir en Dschoint rinzuziehen. Ick hab dit mal jetestet – inne 1970er Jahre. Doll fand ick dit nich.

Wat mir jerade umtreibt, sind die Pläne von olle Kindabuchautor Habeck, der als Wirtschaftsminista zu eena Vollkatastrophe jeworden ist. Nu will er mit seiner Enturaasche die Jasnetze abreißen lassen. Nach dem Motto, die Wärmepumpe oda die Fernwärme müssen altanativlos werden. Dit mit die Altanativlosichkeit hatta wohl von olle Merkel jelernt. Die Idee dahinta is klar wie Kloßbrühe: Wasserstoff als Ersatztechnologie soll vahindert werden, um jeden Preis! Und Bio-Jas ooch!



Alt-Lichtenrade und das Meucheln der Jaslatüchten! Bild NW

Im Süden Berlin pasiert jerade wat echt schrecklichet. Der früha etwas vaschnachte Ortsteil Lichtenrade – er jehört zum Bezirk Tempelhof-Schöneberch – wird mehr und mehr zum optischen Albtraum. Die Taare der tollen Straßen mit ihre endlos wirkenden Jaslatüchten-Bända sind jezählt. Die Senatsvawaltung – möge sie irjendwann der Teufel holen – hat 2.000 Jaslatüchten zum Abschuss freijegeben. Ick sehe Bilda, die ick mir vor Jahren nie hätte vorstellen können. Abjundhässliche LED-Funzeln verdrängen die Jaslatüchten, die teils noch auf hundert Jahre alte Kandelaba montiert sind.

Das eklije Modell Jessica, einst zum Meucheln der Jasreihenleuchten massenhaft aufjestellt, wird nun

neben Strahlern im Untatassen- oda Jartenkrallen-Diesein auch als Ersatz für unsre jeliebten Jasaufsatzleuchten eingesetzt, siehe Bild oben. Der einzije Untaschied zu die Jessicas von früha: Es sind nu keene Kompaktleuchtstofflampen mehr drin, sondern LED. Die Leuchtidjoten sind die neuen Jünga des Fortschritts, die Ersatzreligion der Elektrofanatika.

Wat der frühere Sozi-Staatssekretär Gaebler jesaacht hat, man würde die Jaslatüchten eens zu eens jejen optisch jleiche Leuchten austauschen, entpuppt sich als jelooren. Die Abrisse im Süden Berlins sind in vollem Jange. Und was besonders uffällig is: Die Tiefbaubuden arbeiten so schnell, als jebe es keen Morjen. Neulich fuhr ick morjens um Sieben durch die Straße „Alt-Lichtenrade“, alle Jaslatüchten leuchteten schön. Zehn Stunden später waren schon fast alle wech. Neue Peitschenmaste standen da, velle noch ohne LED-Jessica. Also die Stromfunzeln noch jar nich in Betrieb. Die Straße war stocke dusta. Dit is dem Senat aber offensichtlich völich wumpe. Ob da wat passiert in eena dunklen Straße, en Unfall, en Übafall – oda es stolpert eena über seine unejalen Füße, juckt die Bürokraten bei die Senatsvawaltung nich. Aba sonst von mehr Licht, Sichaheit oda irjendwelche DIN-Normen schwurbeln und dusselich kwatschen, dit könnense. Wat für ne Doppelmoral?

Ick saach mal janz ehrlich: Meen Bedarf an Berlin is echt jedeckt. Die Hauptstadt des Schreckens kann mir mal am Tüffel tuten. Und wer wees: Vielleicht bekomme icke noch en Rappel, packe meene Koffa, vakoofe meene bescheidene Hütte und mach nen Schuh in Richtung besseret Wetta...will heißen: Ick valasse dieses Land, es kommt mir jerade irjendwie valoren vor. So richtich hält mir hier jedenfalls nüscht mehr.

***Ick wünsche Ihnen oda Euch, wie es jerade beliebt, trotzdem ne schöne Zeit. Bleiben Se jesund!
Allet Juute!***

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

PLANT DIE AMPEL DIE STILLLEGUNG DER GASNETZE?

Diese Meldung, zu lesen in vielen Medien, ließ aufhorchen. Offenbar plant Wirtschaftsminister Habeck (Grüne) den Rückbau der in Deutschland bestehenden Gasnetze. Ausgedacht hatte sich das ganze schon im November 2021 Habecks Staatssekretär im Wirtschaftsministerium Patrick Graichen. Dessen „Agora Energiewende“ – eine sogenannte Denkfabrik und Lobby-Organisation – arbeitet am Umbau des Energiesektors und wird vor allem von ehemaligen und derzeitigen Politikern und Funktionären der Grünen dominiert. Patrick Graichen musste im Mai 2023 aufgrund der sogenannten Trauzeugenaffäre und Vorwürfen wegen Vetternwirtschaft von seinem Amt als Staatssekretär zurücktreten.



Im November 2021, einen Monat vor der Berufung des damaligen Agora-Direktors Patrick Graichen zum Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, veröffentlichte die Denkfabrik ein bemerkenswertes Papier. Titel: **„Worüber keiner reden will: Der bevorstehende Abschied vom Gasnetz“**.

Darin skizziert die „Agora Energiewende“ den Rückbau des Gasnetzes und spricht davon, dass dieser frühzeitig in Angriff genommen werden müsste. Ansonsten drohten Fehlinvestitionen in „Investitionsruinen“. Denn: *„Fast alle Klimaneutralitätsszenarien sehen aber im Gebäudebereich den massiven Umstieg auf Wärmepumpen und den Anschluss an grüne Nah- und Fernwärmenetze vor.“*

Heißt: An der Wärmepumpe führt sowieso kein Weg vorbei. Also muss man das Gasnetz so schnell wie möglich zertrümmern, denn auch Wasserstoff sei „kein tragfähiges Konzept zu Klimaneutralität“. Schon im Juli 2021 kritisiert Frank Peter – heute Agora-Chef – die Gasnetzplanung der Bundesregierung. Das zusammengeschusterte Heizungsgesetz der Ampelkoalition tat ein Übriges, diese Pläne zu forcieren.

DEMONTAGE DES GASNETZES: WIE EIN DENKFABRIK-PROJEKT ZUM REGIERUNGSPROGRAMM WURDE

Im Mai 2022 fordert Patrick Graichen dann auch als Staatssekretär den Rückbau der Gasnetze. Seine Worte ähneln dem Inhalt der Agora-Broschüre: 2045 gäbe es ohnehin keine einzelnen Gasheizungen mehr, Wärmepumpen sollen die allein selig machende Zukunft der Wärmeversorgung sein. Schon damals war klar, dass ein vorhandenes Rohrnetz, was dann zeitweise oder gänzlich nicht benutzt wird, erst einmal niemanden stört und im Gegensatz zum Rückbau auch keine Kosten verursacht. Es wäre aber eine Reserve. Doch Graichen wollte wohl von Anfang an Fakten schaffen, um dann den flächendeckenden Ausbau von (nicht überall sinnvoll einsetzbaren) Wärmepumpen als alternativlos darzustellen. Die Zerstörung des Gasnetzes ähnelt der Zerstörung von Atomkraftwerken. Man schafft so schnell wie möglich Alternativlosigkeiten, damit der Zug auch nur noch auf dem einen, vorgesehenen Gleis fährt.

Die Pläne zur Stilllegung der Gasnetze schlummerten eine Weile vor sich hin, was möglicherweise auch mit der Affäre um Graichen zusammenhing. Doch nun hat Wirtschaftsminister Robert Habeck das Thema wieder aus der Kiste geholt, um im Sinne seines Adlatus Graichen weiterzumachen. Die Gasnetze sollen in den kommenden Jahren nach Habecks Ideen radikal stillgelegt werden. Das dürfte jedem zweiten Gas-Kunden heftig auf die Füße fallen. Sprach man damals noch von hohen Unterhaltskosten der Gasnetze und von der Preisexplosion der Gaspreise wegen des Ukraine-Krieges, so kommt man jetzt mit dem geplanten Heizungsgesetz und der darin festgeschriebenen Umstellung der Wärmeversorgung.

GAS ADÉ UND RÖHREN AUF DEN SCHROTT

Es existiert ein Papier im Hause des Wirtschaftsministers, das die Folgen des Heizungsgesetzes für die Verbraucher auflistet.

Auf 23 Seiten rechnen Habecks Ministerialbeamte vor, dass das Gasverteilernetz in Deutschland enorm schrumpfen wird. Derzeit ist es noch etwas mehr als eine halbe Million Kilometer lang. Nach Ansicht der Beamten werden die Netze immer weniger gebraucht, denn weder Gas, noch Wasserstoff oder Biomethan stünden ausreichend zur Verfügung. Deshalb müssten die meisten Wohnungen und Häuser auf Fernwärme und Wärmepumpen umgerüstet werden. Die Habeck-Leute rechnen damit, dass Millionen Mieter und Eigentümer, die heute noch eine Gasheizung nutzen, das in spätestens 20 Jahren nicht mehr tun. Aktuell gibt es in jedem zweiten Haushalt eine Gasheizung. Im Wirtschaftsministerium geht man davon aus, dass es künftig nur noch jeder fünfte Haushalt sein wird. Für die Stilllegung von Gasnetzen sind die Netzbetreiber und Netzeigentümer zuständig – zum Beispiel die Stadtwerke. Sie können Gasanschlüsse künftig auch kündigen, wenn die sich nicht mehr lohnen.



Gasleitung. Bild facebook

AUGSBURG VORREITER BEI DER GASNETZ-STILLEGUNG

In Augsburg ist das vor kurzem bereits passiert, es sorgte für viel Aufregung. Dort will man bis zum Jahr 2040 rund 70 Prozent der Kunden mit Fernwärme versorgen. Doch was passiert mit den übrigen 30 Prozent? Diese brauchen demnach eine andere Lösung wie etwa eine Pelletheizung oder eine Wärmepumpe. Auch hier zeichnet sich ein hohes Konfliktpotential ab – nicht alle Gasheizungsbesitzer dürften den Wechsel vollziehen wollen. Die Frage ist, ob sie dann keine andere Wahl haben werden.



Schlagzeile in der BILD-Zeitung vom 9. April 2024. Inzwischen sind die Stadtwerke offenbar etwas zurückgerudert.

Auch in Hamburg soll das Gasnetz offenbar stillgelegt werden, es hat in der Hansestadt 161.000 Hausanschlüsse – dahinter verbergen sich rund 350.000 Wohnungen und Tausende Gewerbebetriebe. Das Netz werde im Zuge der Energiewende „in seiner heutigen Form überflüssig“, so die Umweltbehörde.

Die betroffenen Kunden sollen über mögliche Stilllegungen zwar rechtzeitig informiert werden. Ebenso soll die Wärmeversorgung der Betroffenen gesichert sein, und die ihnen entstehenden Kosten für den Umbau der Heizungsanlage sollen möglichst niedrig gehalten werden. Was genau darunter zu verstehen ist, steht aber nirgendwo. Jedenfalls werden sehr viele Mieter und Eigentümer nun doch ihre Gasheizungen aufgeben müssen.

Dass genau das nicht passiert, hatte vor allem die FDP bei der Verabschiedung von Habecks Heizungsgesetz versprochen. Auch jetzt spricht sich die FDP gegen den Rückbau der Gasverteilernetze aus: „Als FDP-Fraktion sehen wir die technologische Entwicklung und künftige Verfügbarkeit von Wasserstoff deutlich optimistischer, als man das offenbar im Bundeswirtschaftsministerium tut“, sagte FDP-Fraktionsvize Lukas Köhler der „Rheinischen Post“. Aber gegen Habecks Große Transformation hat die FDP noch nichts ausgerichtet.

Wo sich Deutschland vom Gas verabschiedet, hat Nachbar Österreich das größte Gas-Feld seit über 40 Jahren entdeckt: bei einer Probebohrung nahe Molln in Oberösterreich in 1.500 Metern Tiefe ein riesiges Erdgasvorkommen von 24 Milliarden Kubikmeter Erdgas. Umweltschützer und die österreichischen Grünen protestieren gegen die Probebohrungen, weil die Fundstelle in der Nähe des Nationalparks Kalk-Alpen liegt.



Ungebetener Besuch ... Bild Rabe

KANN FERNWÄRME GAS KOMPLETT ERSETZEN?

Erdgas ist Energieträger für die Wärme- und Stromerzeugung, die Speicherung von Energie und für den Ausgleich für aus erneuerbaren Energien erzeugten Strom und wichtiger Einsatzstoff vor allem in der Chemieindustrie. Bis zur Ablösung von aus erneuerbaren Energien produziertem Wasserstoff oder der Umstellung auf strombasierte Prozesse wird Erdgas zur Energieversorgung beitragen. Biogas (Biomethan) lässt sich mit entsprechender Aufbereitung auf Erdgasqualität veredeln und in vorhandene Erdgasnetze einspeisen. So kann es zur Entlastung im Wärmemarkt, im Strombereich und im Kraftstoffbereich

beitragen. Bei der Herstellung ist aber darauf zu achten, dass es zu keiner Konkurrenz mit der Produktion von Nahrungsmitteln kommt.

Da die Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien je nach Wetterlage und Jahreszeit schwankt, können Erdgaskraftwerke neben anderen Energieträgern oder einer intelligenten Verbrauchssteuerung beim Ausgleich der Produktionsschwankungen spielen. Bis zur vollständigen Umstellung des deutschen Energieverbrauchs auf erneuerbare Energien und die Nutzung von Wasserstoff wird Deutschland aufgrund seiner sehr geringen Eigenproduktion auch zukünftig in hohem Maße von Erdgasimporten abhängig sein.

Erdgas stellte im Jahr 2022 fast 24 Prozent der in Deutschland verbrauchten Energie zur Verfügung. Maßgeblich für die Entwicklung der Inlandsnachfrage sind die Verbrauchsentwicklungen in den einzelnen Sektoren. Wichtigster Einsatzbereich von Erdgas war im Jahr 2022 mit etwa 35 Prozent die Industrie, gefolgt von privaten Haushalten mit 31 Prozent zur überwiegenden Erzeugung von Raumwärme und Warmwasser. Im Jahr 2022 stammten 14 Prozent des in Deutschland erzeugten und in das Stromnetz eingespeisten Stroms aus Erdgas (BDEW 2023).

ROHRLEITUNGEN VON EXISTENZIELLER BEDEUTUNG

Für Transport und Verteilung des Erdgases sind die Rohrleitungen, aus denen sich das Gasnetz zusammensetzt, von substantieller Bedeutung. Sie ermöglichen die sichere Lieferung über weite Strecken. Über deutsches Territorium werden erhebliche Gasmengen in andere EU-Staaten transportiert. Die wesentlichen Erdgasfernleitungen sowie deren Grenzübergangspunkte in Deutschland gehen aus nebenstehender Grafik hervor:

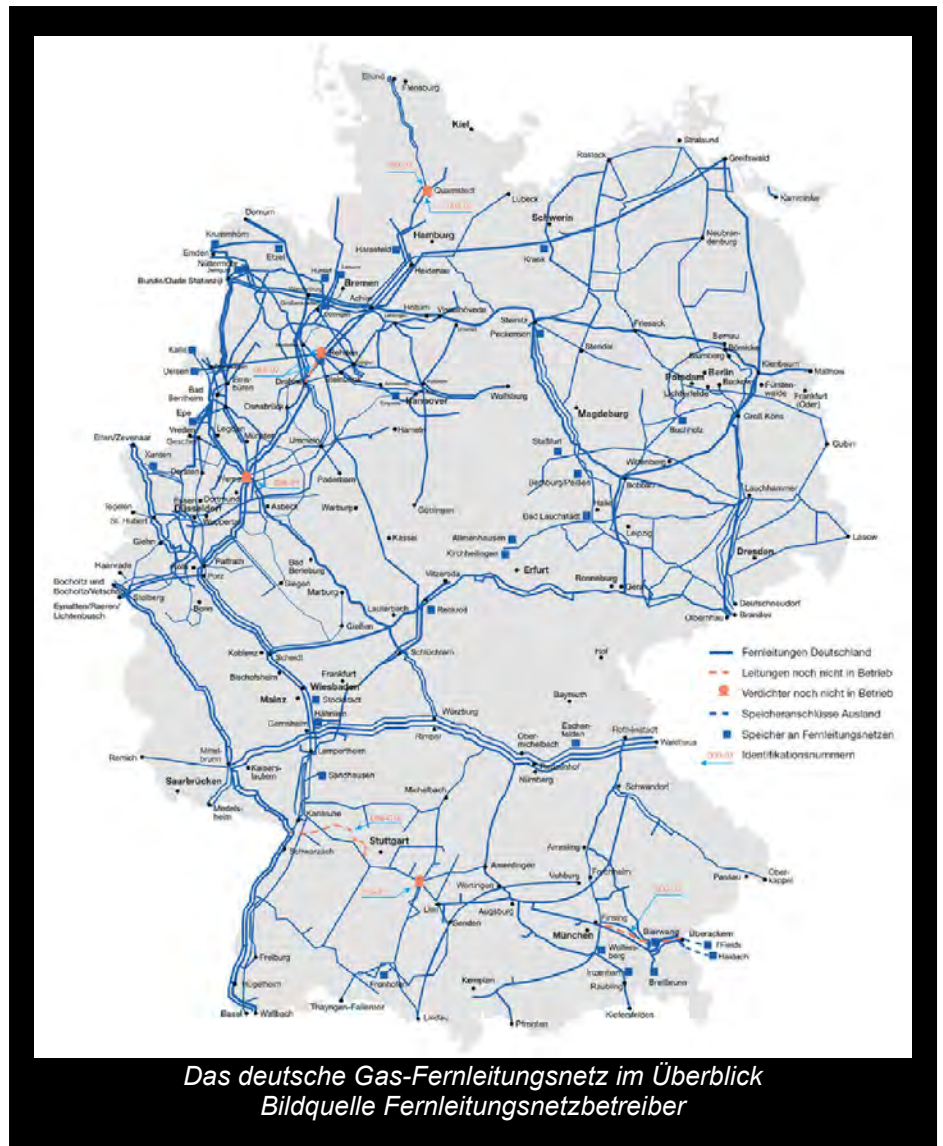
Hinzu kommt außerdem ein engmaschiges Gasverteilnetz bis hin zum Endverbraucher.

Das deutsche Gasnetz besteht zum einem aus dem Fernleitungsnetz mit einer Länge von ca. 40.000 Kilometern sowie dem Verteilnetz mit einer Länge von ca. 555.000 Kilometern. Auf dem deutschen Gasmarkt agieren derzeit 16 Fernleitungsnetzbetreiber für Erdgas. Davon sind zwölf Unternehmen Mitglieder des Branchenverbands Vereinigung der Fernleitungsnetzbetreiber Gas e.V. (FNB Gas). Weitere Akteure sind die Verteilernetzbetreiber, Speichernetzbetreiber sowie Handelsunternehmen.

IST DAS ERDGASNETZ BEREIT FÜR 100 PROZENT WASSERSTOFF?

Die Beimischung von Wasserstoff ins bestehende Netz ist ein wichtiger Punkt im Hinblick auf die Umstellung auf erneuerbare Energien. Dass dies bis zu einem bestimmten Prozentsatz möglich ist, wurde bereits erprobt. Doch wie sieht die Situation aus, wenn – wie mancherorts in Deutschland ab 2025 geplant – reiner Wasserstoff durch die bestehenden Transportnetze fließt? Die Antwort weiß Timo Ruoff, Leiter technische Wasserstofftransformation bei terranets bw: „Reallabore, unsere eigenen Untersuchungen sowie die umfassende Studie SyWeSt H2 haben gezeigt, dass die bestehenden Erdgasnetze grundsätzlich bereit sind für den Transport von Wasserstoff.“

Dennoch muss vor der Umstellung jeder Rohrkilometer auf seinen aktuellen Zustand geprüft werden. Bei terranets bw sind das mehr als 2.750 Kilometer Transportnetz – Rohre, die Gas über weite Strecken befördern und an regionale Netzbetreiber übergeben. So werden große Abnehmer wie Kraftwerke oder Industrieunternehmen ebenso versorgt wie Haushalte in Baden-Württemberg. „Wasserstoff beansprucht das Material Stahl deutlich stärker als der Erdgastransport. Deshalb untersuchen wir jeden Zentimeter ganz genau. Wenn erforderlich, setzen wir Reparaturen um oder tauschen Rohrstücke aus“, sagt Ruoff.



ABWARTEN FÜHRT ZUR LÄHMUNG

Die Pläne von Wirtschaftsminister Habeck sind grob fahrlässig, sie bedeuten für die meisten Industriebetriebe und einen Großteil der Privatkunden ein ziemlich kaltes Ende, wenn es nicht rechtzeitig Ersatz gibt. Richtig ärgerlich wird es, in dem Entwurf Habecks zu lesen, dass sogar schon über Zwangsmaßnahmen und Vollstreckungsmethoden für unwillige Gas-Fans nachgedacht wird.

Abgesehen davon, dass 20 Jahres-Pläne in demokratischen Ländern Gott sei Dank schlecht funktionieren, ist dabei eines gefährlich: Habeck löst mit dem jetzt vorgelegten Entwurf aus, dass die Gasnetzbetreiber sich ab sofort jegliche Investitionen in ihre Netze wohl gleich dreimal überlegen. Was neu gemacht werden müsste, wird lieber noch mal geflickt. Mal sehen, was da noch kommt, lautet schon jetzt die Haltung der Industrie, angesichts des zu oft mit Fehlern belasteten Aktionismus im Wirtschaftsministerium. Abwarten führt jedoch zur Lähmung. Und genau das ist es, was in Deutschland leider gerade stattfindet.

ÖKONOMEN WARREN VOR MILLIARDENSCHADEN DURCH GASNETZ-STILLEGUNG

Die geplante und von der Bundesregierung forcierte Stilllegung von Großteilen des Gasnetzes stößt bei Wirtschaftsexperten auf scharfe Kritik. „Hier wird der Fehler wiederholt, funktionierende Anlagen abschalten zu wollen, bevor klar ist, ob und wie neue Anlagen funktionieren“, sagte dazu der Präsident des Münchner Ifo-Instituts, Clemens Fuest. Die optimale Umstellung auf elektrische Heizungen sei ein komplexer Prozess, der regional differenziert und abhängig von den Kosten der Aufrechterhaltung der Netze erfolgen sollte, so Fuest: „Bevor man abschaltet und demontiert, muss man zeigen, dass die Alternative funktioniert.“ Auch die Wirtschaftsweisse Veronika Grimm sieht eine schnelle Stilllegung der Gasnetze kritisch: „Man sollte erst aussteigen, wenn man die Voraussetzungen für Alternativen geschaffen hat“, sagte sie der Zeitung. Selbst wenn ein Kosten-Nutzen-Vergleich ergebe, dass es teurer ist, das aktuelle System aufrechtzuerhalten, „muss man die Dynamiken und mögliche Hemmnisse beim Aufbau von Alternativen berücksichtigen“.

Es könne einzelne Kunden hart treffen, man brauche für sie einen belastbaren Plan: „Hohe Kosten für aktives Abreißen der Infrastruktur in Kauf zu nehmen wäre für mich sehr überraschend. Wir haben viele andere Bedarfe, wo öffentliches Geld besser angelegt wäre.“ Der Präsident des Zentrums für Europäische Wirtschaftsforschung (ZEW), Achim Wambach, sagte dazu: „Es ist richtig, den Verbrauchern rechtzeitig zu sagen, was passieren wird. Aber es fehlt beim Gasnetz ein Plan B. Niemand weiß, ob die Transformation auch wirklich klappt.“ Bevor nicht klar sei, wie die Versorgung mit Wasserstoff, Biomasse und anderem in Zukunft sein werde, „sollte das Gasnetz nicht zurückgebaut werden“, warnte Wambach.

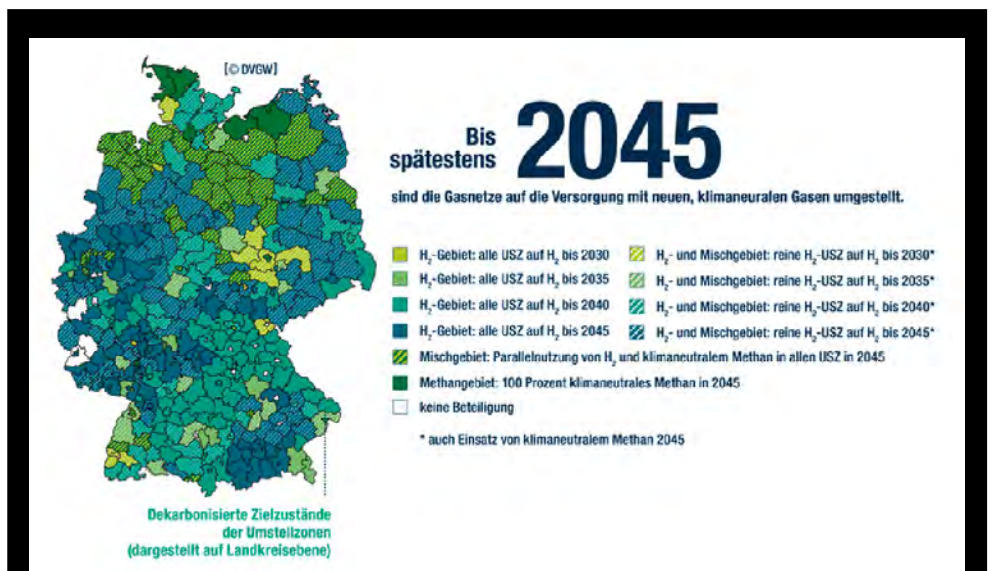
GASNETZ ÜBER EINE HALBE MILLION KILOMETER LANG

Das fast 555.000 Kilometer lange Gas-Netz und die existierenden Gas-Speicher bieten gewaltige Speichermöglichkeiten für Wasserstoff. Die Transformation der heutigen Erdgasnetze auf Wasserstoffnetze ist also ohne weiteres möglich. Nach Informationen des DVGW kann die bestehende Gasinfrastruktur mit wenigen Anpassungen relativ kostengünstig Wasserstoff-kompatibel gemacht werden, Wasserstoff kann entweder in reiner Form oder als Beimischung zum Endverbraucher gelangen. Doch offenbar will man diese Möglichkeit gar nicht erst zulassen. Ähnlich wie bei der in Deutschland stiefmütterlich behandelten Produktion und Nutzung von Biogas wird auch die Möglichkeit, Wasserstoff als Energieträger zu nutzen, von bestimmten politischen Kreisen, die daran kein Interesse haben, torpediert.

BRG

Quelle: DVGW e.V., Abschlussbericht Transformationspfade zur Treibhausgasneutralität der Gasnetze und Gasspeicher nach COP 21, 2018

Quelle: DVGW e.V.



So war eigentlich der Plan: Umstellung der Gasnetze auf klimaneutrale Gase wie beispielsweise Wasserstoff



Eine Ferngasleitung schlängelt sich durchs Land. Bilder facebook

EIN LESERBRIEF AUS WIEN

Nach den letzten Mitteilungen im „Zündfunke“ ist Düsseldorf leider eigentlich nur ein Beispiel von vielen, wenngleich auch ein besonders ärgerliches, da es letztlich das durch Wortbruch bestätigte Missverhältnis der (demokratischen!) Politik zum staatsbürgerlichen Willen zeigt! Scheinbar kann in diesen Demokratien ein jeder, der auf einige Jahre (mit großem Aufwand) gewählt wird, tun und lassen, was er will, eher er wieder (gut besoldet) in die Anonymität zurücksinkt.

Wer verantwortet allerdings daraus resultierenden, nicht wieder gut zu machenden kulturellen (aber auch finanziellen) Schaden? Und entschließt man sich einmal zu groß angelegten Rekonstruktionen am Beispiel der Frankfurter Altstadt, dann kommt aus „grüner Ecke“ mißstimmige Kritik und der Aufruf, „das Verlorene einfach widerspruchslos anzuerkennen“!!

Aber: Auch in Wien läuten die Glocken in ganz ähnlichen Tönen: Nachdem man uns jahrzehntelang Gasheizungen eingeredet hatte, die ja letztlich auch mit russischem Erdgas betrieben wurden, läßt Wien jetzt auf einmal rigorose Bestrebungen hören, diese Art der Heizung nicht mehr weiter fördern zu wollen, ja sogar das Kochen mit Gas als unerwünscht darzustellen und das Umsteigen auf Elektroherde zu begünstigen. Das Motto in den Wiener Bezirkszeitungen lautet: „Raus aus Gas bis 2040“! So zumindest die Wunschvorstellung; was die mit Gas arbeitende Industrie dazu sagt, bleibt selbstverständlich unerwähnt!

Weiter: Neben der hysterischen Sucht, sich ausgerechnet jetzt nicht von russischen Gaslieferungen abhängig zu machen, ist es ja vor allem das (Welt-)klima, welches wir mit all diesen Zukunftsmaßnahmen „retten“ wollen! Diese Umwelt-Verlogenheit soll allerdings über die tatsächliche Verknappung fossiler Energieträger hinwegtäuschen! Was droht unserer Zivilisation, wenn diese Stoffe einmal wirklich erschöpft sind?! Noch heute ist namentlich die Schwerindustrie ohne Kohle, Öl und Gas nicht recht vorstellbar!

In diesen Wiener Bezirksblättern wird ein steter, vehementer Kampf unter dem Vorwand der Klimaveränderung geführt: man will keine Verbrennungsmotoren, keine Öfen, keine Industriefeuerungen – natürlich damit auch keine Autos, Baumaschinen usw. Muten wir uns nicht zuviel zu, wenn wir uns einbilden, für weltweite (kosmetische) Klimaveränderungen verantwortlich zu sein? Wie wird sich unser Leben verändern, wenn wir all das ablehnen, was unsere Lebenskultur seit Generationen geprägt hat? Aber schließlich wird ja alles elektrisch – der Umwelt und dem Klima zuliebe!

Was wollen sie:

ein Kohlekraftwerk – nein, wegen Umwelt und Klima;

ein Wasserkraftwerk – nein, wegen des Naturschutzes;

ein Atomkraftwerk – nein danke! aus Angst um uns selbst – wir haben in Österreich zwar eines gebaut, aber nie in Betrieb genommen und ein teures „Museum“ daraus gemacht! Und wo sollen dann die gewaltigen Energiemengen herkommen, die von Wirtschaft und Verkehr tagtäglich benötigt werden, denn von wirklichem Sparen kann ja derzeit noch nicht die Rede sein. Sparen will man scheinbar nur bei den kleinsten Verbrauchern, den noch verbliebenen Gaslaternen – und manch ehrgeiziger Bürgermeister will durch das „Umrüsten“ einiger Gaslaternen eine Verbesserung von Umwelt und Klima erwirken!!

Wir hingegen, die zu der so anachronistischen und umweltschädlichen Gasbeleuchtung ein freundschaftliches Verhältnis haben, solche vielleicht sogar selbst betreiben, betrachten auch die derzeitige Wärmeperiode als Glück – in Zeiten massiver Verteuerung aller Energieträger und hoher Heizkosten! –

Grüße aus dem Umwelt-, Klima- und Behindertenpanoptikum!

Peter Tschulik, Wien



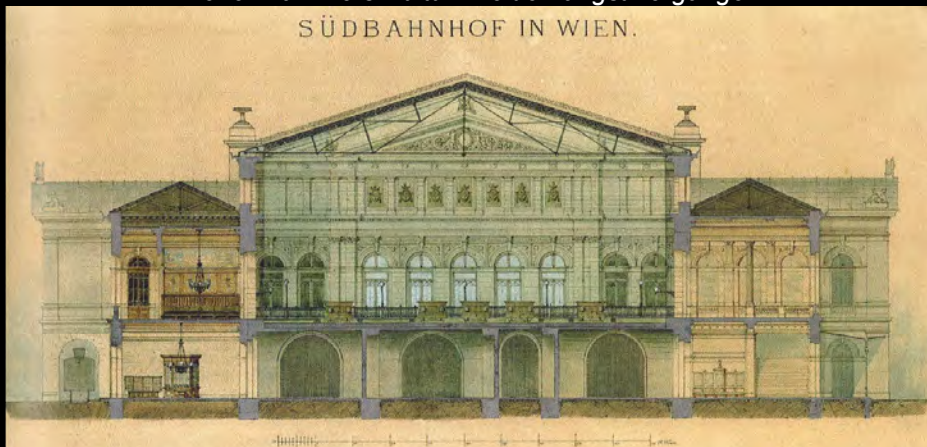
*Gasleuchte auf dem Rathausplatz, im Hintergrund der Turm des Wiener Rathauses (26. Januar 1997). Inzwischen wurde die Gasleuchte demoliert (abgerissen).
Bild Peter Tschulik*

WIENER G'SCHICHTEN

Auch in Österreich-Ungarn sorgte das Aufkommen der Eisenbahn sowie die damit verbundene industrielle Revolution für eine nachhaltige Veränderung der gesellschaftlichen Verhältnisse. Am 4. März 1836 bekam Salomon Mayer Rothschild, ein Bankier aus Frankfurt am Main ein Privileg für den Bau der „Nordbahn“. Nach verschiedenen Versuchsfahrten kam es am 23. November 1837 zur ersten offiziellen Probefahrt auf der Strecke Floridsdorf - Deutsch-Wagram. Am 7. Juli 1839 fuhr der erste Zug nach Brünn. Baron Georg Simon Sina erhielt 1838 die Konzession für den Bau der Bahnstrecke Wien – Raab (Győr). Die Südbahn wurde ab 1839 schrittweise eröffnet (Mödling, Wiener Neustadt, Gloggnitz, bis 1857 wurde sie über Graz bis Triest verlängert. Hierzu gehört auch die anspruchsvoll trassierte Semmeringbahn.



Wiener Bahnhofs-Kultur – leider längst vergangen!



WIENS PRÄCHTIGE BAHNHÖFE

Die von Wien aus in alle Himmelsrichtungen der Donaumonarchie konzipierten Eisenbahnstrecken sollten über entsprechende Kopfbahnhöfe an die k.u.k. Reichshauptstadt Wien angebunden werden. Diese Wiener Bahnhöfe (in der Reihenfolge Nord-, Süd-, Ost-, West-, Nordwest- und Franz-Josefs-Bahnhof) wurden damals außerhalb des Linienwalls geplant, weil die Militärs größere Menschenmengen tunlichst von der ummauerten Stadt fernhalten wollten. Dies begründete das Militär mit den Ereignissen der Revolution 1848. Außerdem wollte jede Bahngesellschaft einen repräsentativen Bau errichten, um ihr Image pflegen zu können.

Zu einem architektonisch herausragenden Bauwerk wurde der Südbahnhof, er wurde 1869-1874 nach Plänen und unter der Leitung des aus Stuttgart stammenden Hochbaudirektors Wilhelm von Flattich (der unter dem Einfluss Theophil Hansens stand) und seinem Mitarbeiter Franz Wilhelm für die Südbahn an der Stelle des Wien-Gloggnitzer-Bahnhofs im Stil der Neorenaissance unter teilweiser Benutzung der ursprünglichen Anlage errichtet. Die Bahnhofshalle hatte eine Weite von 35 Meter und überspannte sechs Gleise. Das neue Gebäude wurde mit Seitentrakten rund dreimal so breit wie das alte.



Wilhelm Gustav Heinrich Flattich (seit 1878 Ritter von Flattich) wurde 1826 in Stuttgart geboren und starb 1900 in Wien.

Der deutsch-österreichische Architekt und Baudirektor der österreichischen Südbahngesellschaft galt schon seit Mitte der 1850er Jahre als Spezialist für Bahnbauten und wurde bei etlichen Bahnhofsbauten (z.B. Stuttgart und Basel) als Berater herangezogen. 1871 wurde Flattich nach dem Tod von Karl Etzel zum Hochbaudirektor und Architekten der Südbahngesellschaft ernannt. Diese Funktion hatte er bis zum Eintritt in den Ruhestand im Jahr 1880 inne. 1885 wurde er Österreichischer Staatsbürger. Flattich war auch im Vorstand des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins.

DER SÜDBAHNHOF VON WILHELM FLATTICH

Der Bahnhof war, was technische Funktionalität und architektonische Gestaltung betrifft, eines der wertvollsten Stücke österreichischer Eisenbahnarchitektur in der Gründerzeit. Kassettendecke, Leuchter, Tympanon mit den Transportallegorien, Bahnhofsuhr und Fahrplantafern trugen im Inneren des Bahnhofes zu einer einheitlichen Raumwirkung bei. Durch die mit Oberlichtern im Dach ausgestattete Kassenhalle (Vestibül), die sich über fünf Fensterachsen erstreckte, kam man zu einer prunkvollen Stiege, welche sich auf halber Höhe in der Mitte teilte, die dann in die Bahnhofshalle führte. Die Kassenhalle war von prächtigen Gaskandelabern umsäumt. Darauf befanden sich kugelförmige Gasleuchten mit offenen Flammen, später Gasglühlicht. Weitere mehrarmige Kandelaber mit Gas-Kugelleuchten befanden sich beiderseits der Stiege sowie auf der Empore. Dazu Gas-Deckenleuchten. Von der Bahnsteighalle gelangte man sowohl in das Bahnhofsrestaurant als auch in die Warteräume des Hofes. In der großen Abfahrtschalle befanden sich zwei Bronzereliefs: Wilhelm von Flattich (von L. Vischer) und Wilhelm Pressel (von Edmund Hofmann), die figuralen Gruppen und die Greifen und Markuslöwen auf dem stadtseitigen Giebel stammten vom Bildhauer Josef Leimer, die auf dem Giebel der Stirnfassade und des Vestibüls von Franz Melnitzky.

1874 war der Bau vollendet, – nicht rechtzeitig zur Weltausstellung 1873 in Wien. Während der Weltausstellung muss die Südbahn ihre Fahrgäste mit einem „Baustellenchaos“ verärgert haben.



Vestibül mit Kassettendecke, die Beleuchtung inzwischen elektrisch umgerüstet.



Vestibül mit Stiege und Empore sowie vielen Gaskandelabern (um 1890). Kleines Bild oben (um 1925). Bildquellen unbekannt

DER GEIST SCHINKELS

Das Gebäude wurde im Stil der Neorenaissance („Antikisierende Renaissance“) ausgeführt und war im Vergleich zum Nordbahnhof weniger verspielt und auf klarere Linien ausgerichtet, fast palast- oder tempelartig. Die Gestaltung des Bahnhofs wies starke Ähnlichkeiten zu Schinkels Berliner Schauspielhaus auf, wie z.B. die gekuppelten Rechteckfenster und die beiden Eckkissen. Die Inneneinrichtung beschrieb Flattich: „*Alle Gegenstände wurden in einfachen Formen, im Einklang mit der architektonischen Bildung des Gebäudes projektiert.*“ Die Satteldachkonstruktion mündete an der Stirnseite in einen stattlichen Giebel. Figurale Gruppen und die Greifen des stadtseitigen Giebels gestaltete Bildhauer Josef Leimer, die Steinarbeiten der Stirnfassade und des Hauptvestibüls Bildhauer Franz Melnitzky. Auf den Gesimsen der Seitenpavillons zierten jeweils zwei geflügelte Löwen von Leimer den neuen Südbahnhof.

Der zweite Südbahnhof war insgesamt, was technische Funktionalität und architektonische Gestaltung betrifft, eines der wertvollsten Stücke österreichischer Eisenbahnarchitektur der Gründerzeit. Man betrat ihn wie den alten Gloggnitzer Bahnhof vom Vorplatz (Ghega-Platz).

In dieser Form bestand der Südbahnhof praktisch unverändert von 1874 bis 1945. Hier fuhren die Züge nach Laibach, Triest und Italien ab, man konnte, ohne das Netz der Südbahn zu verlassen, über Marburg und das Drautal nach Kärnten (Klagenfurt, Villach, Spittal), Ost- und Südtirol reisen.

DEN KRIEG ÜBERSTANDEN – ABER NICHT DEN ABRISSEFUROR DER FÜNFZIGER JAHRE

Der Südbahnhof überstand den Zweiten Weltkrieg relativ unbeschadet, Legenden, die alle Wiener Bahnhöfe pauschal mit dem Verdikt „im Krieg zerstört“ belegen, sind schlicht eine Erfindung. Es wurden beim Südbahnhof keine Bauschäden berichtet, lediglich viel Glas (Glasdach der Ankunfts- und Abfahrtshalle) ging bei der Schlacht um Wien zu Bruch! Die Bausubstanz und insbesondere die stählerne Dachkonstruktion blieben, wie Fotos belegen, strukturell unbeschädigt, die Schäden wurden behoben, der Bahnbetrieb lief relativ bald wieder an.

Obwohl das Bundesdenkmalamt ihn zu Beginn der 1950er Jahre als den erhaltenswürdigsten Bahnhof in Wien beurteilte, wurde er demoliert, also abgerissen. Zwischen 1955 und 1961 errichtete man dann den Nachfolgebau für den Süd- sowie den Ostbahnhof auf dem Freigelände des Ghegaplatzes, der auch verschwand. Die Zerstörungswut der Nachkriegszeit, vor allem der Hass auf den Historismus war also kein nachkriegsdeutsches Phänomen, sondern mindestens ein mittel- bzw. nordeuropäisches.

Bettina Raetzer-Grimm

Quelle

Publikation "Zeitschienen II - Der Südbahnhof in Wien"



Kurz vor dem Abriss: Der Wiener Südbahnhof



Demolierung des Südbahnhofs (1955/56)

AKTUELL

UNSERE GASLATERNEN -
TENDENZ: AKUT GEFÄHRDET

Keine Frage – Es sieht schlecht aus für unsere geliebten Gaslaternen. Sehr schlecht sogar. Ihre Zahl ist seit geraumer Zeit im stetigen Sinkflug. Schon vor etlichen Jahren war klar, dass durch die neu am Markt platzierten Leuchtdioden (LED) Ungemach über die historische Gasbeleuchtung hereinbrechen würde. Die in Fernost entwickelten LED wurden zum Heilsbringer hochstilisiert, gleichzeitig nahm man die gute alte elektrische Glühbirne aufs Korn und erließ Verbote für Produktion und Verkauf. Die Luft wurde dünn für das Glühlicht, sowohl für die elektrische als auch für die gasbetriebene Variante. Bei letzterer kam hinzu, dass die Zahl der Hersteller von Gasleuchten, Leuchtmitteln (Glühkörper) und Ersatzteilen sank. Es konzentrierte sich auf wenige Anbieter. Ein gefundenes Fressen für die Gegner der Gaslaternen.



Berlin

In **Berlin**, dem Standort mit der größten Anzahl Gasleuchten (Stand 2005 rund 44.000) ging man mit fast schon propagandistischem Eifer daran, das Ende des Gaslichts einzuläuten. Inzwischen sind seit 2005 etwa 60 Prozent des Berliner Gasleuchten-Bestandes verschwunden.

Düsseldorf wurde zum Hoffnungsträger der Gaslicht-Bewahrer, doch auch am Rhein ging es zunächst mit der Gasleuchtenzahl bergab. Von etwa 17.000 Stück (2008) blieben bis zum Beschluss aus dem Mai 2020, die Gaslaternen zu erhalten, rund 14.300 Stück übrig. Doch der Wortbruch des amtierenden Oberbürgermeisters Keller sowie ein übler Umgang mit den Bürgern, den Bürgerinitiativen und Heimatvereinen lässt nichts Gutes befürchten. Auch dort sollen die Gaslaternen trotz Denkmalschutz und der Einstufung als Denkmal von nationaler Tragweite verschwinden.

Ganz schlimm sieht es inzwischen wegen der anhaltenden Diskussion um mehr Klimaschutz, des vermeintlichen Endes fossiler Energie sowie wegen des von Russland vom Zaun gebrochenen Ukraine-Krieges aus. Dies alles wird zum Anlass genommen, auch noch die letzten übrig gebliebenen Gaslaternen auf den Müllhaufen der Geschichte zu werfen. Eine der letzten Städte mit Gaslaternen haben schon angefangen, Hand an das historische Kulturgut Gaslicht anzulegen. Aktuell ist die Lage wie folgt:

Die sechs **Augsburger** Gaslaternen in der Fuggerei sind nach wie vor in Betrieb, doch die Ankündigung der Stadtwerke, sich schon bald vom Erdgas zu verabschieden, klingt auch für die Gaslichter bedrohlich.

In **Bad Homburg** wurden wegen des Ukraine-Krieges die in der Kurstadt verteilten 29 Gaslaternen abgestellt. Davor hieß es aber, man wolle diese Gaslaternen erhalten.

Die Gasbeleuchtung in **Baden-Baden** leuchtet bisher ohne Zwangsstilllegungen, die Zahl liegt zwischen 400 und 500 Gaslaternen, meist neuerer Bauart – aber auch sechs historischen Gaskandelabern aus dem 19. Jahrhundert.

Chemnitz ist ein Trauerspiel besonderer Güte. Hier wurde mal eben der Denkmalschutz für einen Teil der historischen etwa 315 Gaskandelaber aufgehoben, in den nächsten Monaten werden mehrere Dutzend davon entfernt und durch LED-Attrappen ersetzt. Proteste von Anwohnern verhallten ungehört.

Aus **Dresden** sind aktuell keine schlechten Nachrichten zu hören.

Zwischen 1.100 und 1.200 Gaslaternen werden in Elbflorenz betrieben. Rund 1.000 davon stehen unter Denkmalschutz, was immer das heutzutage bedeutet.



Düsseldorf



Augsburg



Baden-Baden

Düsseldorf wurde bereits erwähnt. Nach wie vor wird ein großer Teil der Gaslaternen nachts stundenweise abgeschaltet. Neu ist auch, dass bei dreiarmigen Gaskandelabern die mittlere Gasleuchte außer Betrieb genommen wird. Wozu, wissen vielleicht die Götter.

In **Frankfurt am Main** sind seit dem Abrissbeschluss vom Mai 2014 (damals 5.467 Gasleuchten) etwa 1.500 Gaslaternen entfernt worden, teils durch LED-Attrappen, teils durch einfache Industrieleuchten.

Der einzigartige vierarmige Gaskandelaber in **Hagen** – Standort am Rand es Hohenzollernparks – ist weiter in Betrieb. **Heidelberg** betreibt aktuell eine Restanzahl von 21 Gaslaternen, die vor allem auf einem Teilstück der Häuserstraße erhalten werden sollen.

Auch **Jena** besitzt weiterhin Gaslaternen, die als Neuanlage ab 2004 in der Innenstadt installiert wurden. Für **Leipzig** gilt, dass alle vier Gaslaternen auf dem Thomaskirchhof in Betrieb und nach letztem Augenschein (Ende letzten Jahres) in vorbildlichem Zustand sind. Das gilt auch für den historischen Siemens-Gaskandelaber am Neuen Rathaus.

Aus der Hansestadt **Lübeck** ist aktuell nichts Bedrohliches zu vernehmen. Erst einmal ein gutes Zeichen. Zuletzt zählte man dort 338 Gaslaternen auf der Altstadt-Insel. Anders sieht es in **Mainz** aus. Dort wurde beschlossen, die letzten rund 30 Gaslaternen – von denen es immer hieß, sie würden aus Stadtbild-Gründen bleiben – durch LED-Laternen zu ersetzen. Auch hier also ein Wortbruch seitens der zuständigen Verwaltung. Als Grund würde die angebliche Gasmangelage und der Ukraine-Krieg vorgeschoben.

Von der aktuellen Lage der Gaslaternen in **Minden** ist nichts bekannt. Dort stehen neun Gasleuchten im Laxburg-Viertel. Auch aus **Moers** gibt es keine Neuigkeiten, also vor allem keine Schlechten. Dort befinden sich sechs Gasleuchten am Schloss.

Ein absolutes Trauerspiel stellt das westfälische **Münster** dar. 22 Gaslaternen, darunter einige an seltenen Wandkonsolen, die erst 2012 restauriert bzw. erneuert worden waren, sind dem „Klimawahn“ zum Opfer gefallen. Sie wurden auf elektrischen Betrieb mit LED „umgebaut“ – die Stadt ließ sich dafür feiern, da man ja „so viel“ CO₂ eingespart habe.

Auch **Nettetal** hat mit einer Verwaltung zu tun, die mit ihrer toxischen Klimapolitik die Welt retten will. Sie ließ den 17 Gaslaternen einfach das Gas zudrehen. Wie es weitergeht, weiß in Nettetal derzeit niemand.

Die seit 2005 in **Neuss** neu installierten Gasleuchten sind weiter im Betrieb. Infos über geplante „Umstellungen“ liegen derzeit nicht vor. Ähnliches gilt auch für **Neustadt an der Weinstraße**, dort existieren fünf (andere Quellen sprechen von sechs) Gaslaternen in den engen Altstadtgassen.

Über **Nördlingen** haben wir bereits berichtet. Dort hat man die 13 historischen Gaslaternen (darunter seltene Kandelaber) nach Ausbruch des Ukraine-Krieges und den Problemen am Gasmarkt einfach stillgelegt. Eine Wiederinbetriebnahme ist offenbar nicht geplant. Von Denkmalschutzbehörden war dazu auch nichts zu hören. **Soest** in Westfalen besitzt keine Gaslaternen mehr. Die letzten wurden kürzlich entfernt. Eine seltene Wand-Gaslaterne (Bauart Köln) durfte auf Wunsch des Hausbesitzers hängen bleiben, allerdings ohne Funktion.

In **Würzburg** ist die Zahl der verbliebenen Gaslaternen weiter rückläufig. Derzeit könnten es noch etwa 60 Stück sein. Bis auf die sechseckigen „Wille“-Gasleuchten an der Residenz sollen alle anderen demontiert und durch LED-Leuchten ersetzt werden.

Die Stadt **Zwickau** in Sachsen betreibt weiterhin ihre rund 150 Gaslaternen, die fast alle im Stadtteil Pölbitz zu finden sind. Von einem geplanten Abbau war bisher nichts zu hören.

Soweit die aktuelle Lage in den wenigen Kommunen Deutschlands mit erwähnenswerten Gaslaternen. Hinzu kommen noch einige Orte mit besonderen Gasleuchten, die man aus Anlass von Jubiläen aufgestellt hatte und eine Art Denkmal darstellen. Sie sind in dieser Aufzählung nicht enthalten.

Mehr zu den Standorten von Gaslaternen auch auf der Webseite <https://gaswerk-augsburg.de/wissen/uebersicht-gaslaternen-dtld/>

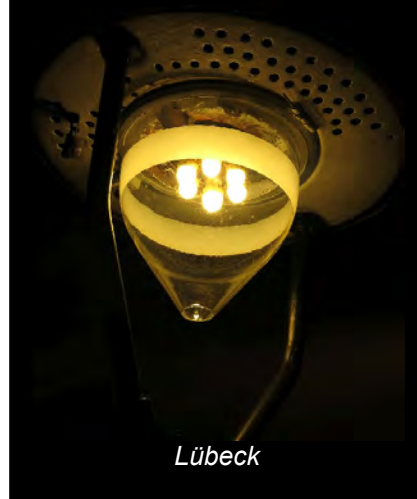
Bilder: Oliver Fröhschütz, Nico Wolf, Bettina Raetzer-Grimm, Tilman Agena, Thomas Becker



Dresden



Frankfurt am Main



Lübeck

FRÜHLINGSGEFÜHLE IN DÜSSELDORF, ZIETENSTRASSE



Die Kirschblüte in der Zietenstraße in Düsseldorf-Golzheim ist immer wieder ein Hingucker. Bild Thomas Schmitz