



ZÜNDFUNKE

Das Gaslaternen-Journal

Nummer 67 * Ausgabe 7-8/2016 * Jahrgang 9 * 14,00 Euro

21. August 2016

67



SYMBOL DER FREIHEIT UND DES FORTSCHRITTS
Gasleuchte und Gasfackel in Prag-Michle,
Bild: Jan Žakovec



**Ausführliche Berichte aus
Düsseldorf und Berlin**

**Verkehrszeichen + Wegweiser
Gasbeleuchtete Schilder
Reportage ab Seite 51**

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3	Kein Gaslicht mehr in Bückeberg	43
◆ Düsseldorf aktuell: Gaslicht beim NRW-Fest am 27./28. August 2016	4	Nischd wie Lampe – Gasleuchtturm im Werratal	44
Wersten – Anwohner müssen zahlen	5	Vorzeitig altern bei zu viel Licht	46
Düsseldorf setzte stets auf Gaslicht	6	Historische Wertpapiere und Gasbeleuchtung (3) – The Belfast Gas Light Company	47
◆ Berlin aktuell: Welch eine Schande – Historische Kandelaber abgerissen	24	Gaslicht in Belfast	48
Kreuzberg – Gashängeleuchten verschwinden	25	Ausstellungstipp – Lichtblicke in Wittstock	49
Überall Gaslicht im Dauerbetrieb	26	Graf Koks	50
Entsetzen, Trauer, Wut	27	Die kleine Latemenkunde (38) – Transparent- Gaslaternen, Gasbeleuchtete Verkehrszeichen	51
Unbequeme Fragen im Abgeordnetenhaus	28	Im Hintergrund – Die Geschichte der Verkehrszeichen	61
Moabit – LED-Experiment gescheitert	31	Herzallerliebst	67
Happy Birthday – Das Brandenburger Tor wird 225	32	Dann war da noch ein Jubiläum ...	68
◆ Dresden aktuell: Die Zerstörungswut des Amtsleiters	41	Glühwürmchen – Und hier noch was Gutes zum Schluss	68
Laubegast – Bürger laufen Sturm gegen Gaslicht-Abrisse	42		



MIT GASLICHT
Mehr auf Seite 4



NRW 70 :D
NRW-Tag Düsseldorf
26.-28. August 2016
Komm, feier mit!



**LASS DICH
DRÜCKEN.**
Glückwunsch NRW zu
70 Jahren Miteinander.

11. September 2016
Gemeinsam Denkmale erhalten



Verkehrszeichen

Gasbeleuchtete Schilder ab Seite 51

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

Bild Titelseite: Jan Žákovec, kleine Bilder von Thomas Schmitz, Markus Jurziczek, Joachim Rætzner

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

Erscheinungsweise der Printausgabe: Mindestens 6 Ausgaben im Jahr * Bezug der Printausgabe gegen einen Kostenbeitrag von 38 € für maximal 10 Ausgaben 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 Grimm *

Druck: www.monath-copy.de

DER ZÜNDFUNKE³

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE JULI/AUGUST 2016
LIEBE GASLICHT-GEMEINDE,



Sommerzeit ist meistens auch Urlaubszeit, doch nicht für den Zündfunken. Heute erblickt die Ausgabe Nr. 67 das Gaslicht der Welt, und es gibt wie stets viel zu sagen und zu berichten. Düsseldorf bereitet sich auf den NRW-Tag 2016 vor, wobei „Tag“ nicht wörtlich zu nehmen ist, denn es betrifft ein ganzes Wochenende. Vom 26. bis 28. August wird im Rahmen eines Bürgerfestes das 70. Jubiläum des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen gefeiert. Die Düsseldorfer Gaslicht Initiative nimmt das zum Anlass, gebührend mitzufeiern und zusammen mit dem Rheinischen Verein für Denkmalschutz und Landschaftspflege das Thema Gaslicht einem breiten Publikum zu präsentieren. Und das ist nun Grund für uns, wieder ausführlich über Düsseldorf zu berichten. Neben aktuellen Nachrichten gehört auch ein historischer Abriss (kein Gaslicht-Abriss!) über die Entwicklung der Düsseldorfer Gasbeleuchtung.

Auch aus Berlin gibt es Neues zu vermelden. Moabits Anwohner wollen ihre Gasleuchten behalten und lehnen die vom Senat vorgestellten LED-Laternen ab. Für uns nicht wirklich überraschend. Erschreckend und beispiellos ist gleichwohl die Zerstörungswut der zuständigen Senatsverwaltung, die jetzt ungeniert wertvolle und seltene Lichtmaste entsorgen lässt.

Die kleine Residenzstadt Bückeburg, einst Hauptstadt des Freistaates Schaumburg-Lippe hat in diesen Tag die letzten Gasleuchten entfernen lassen. Überraschend kam das nicht, die einst vom Gaslicht geprägte Stadt besaß nur noch ein paar auf Dauerbetrieb eingestellte Gasleuchten, die nun im Rahmen von Straßenbauarbeiten abgerissen wurden. Wir berichten darüber.



Auch Dresden ist mal wieder Thema, leider gibt es von dort keine guten Nachrichten. Weitere Gasleuchten werden verschwinden, so am Kleinzschachwitzer Ufer und voraussichtlich bald in Laubegast.

Im Mittelpunkt der 67. Ausgabe steht auch diesmal das Thema „Transparentlaternen“ aus der Reihe „Die kleine Laternenkunde“. Diesmal erscheint die Fortsetzung der Reportage vom Juni 2016. Wir berichten über Verkehrsschilder und Hinweistafeln mit Gasbeleuchtung und informieren über die Geschichte der Verkehrszeichen. Auch der von uns vorgestellte Grafiker Walter Dixel hat an der Entwicklung mit Gas beleuchteter Wegweiser einen bedeutenden Anteil.

Und wir reisen nach Thüringen und besuchen Peter Krug, ein Mann, der von Gaslaternen begeistert ist und sich unlängst sein eigenes Gaslicht in den Garten geholt hat. Außerdem berichten wir über eine interessante Ausstellung zur Industrie- und Lichtkultur in Wittstock/Dosse. Zum Schluss erinnern wir an ein Jubiläum. Vor 55 Jahren begann der Bau der Berliner Mauer.

Wir wünschen unseren Leserinnen und Lesern gute Unterhaltung und eine schöne Sommerzeit.

Bettina Raetzer-Grimm und die „ZÜNDFUNKE“-Redaktion

DÜSSELDORF

GASLICHT BEIM NRW-FEST AM 27. UND 28. AUGUST 2016

Zusammen mit dem Rheinischen Verein für Denkmalschutz und Landschaftspflege (RVDL) präsentiert die Initiative Düsseldorfer Gaslicht das erhaltenswerte Kulturgut Gasbeleuchtung in Düsseldorf auf dem NRW-Tag zum 70. Geburtstag des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen am 27. und 28. August 2016.

An einem Stand zwischen Kniebrücke und Landtag zeigt die Initiative, wie mit geringem Aufwand das Denkmal der Industriegeschichte erhalten werden kann. Außerdem wird es vor allem am Sonntag ein kleines Rahmenprogramm geben, bei dem die Initiative Düsseldorfer Gaslicht von einigen Künstlern unterstützt wird.



20. SEPTEMBER 1866 - DÜSSELDORFS STÄDTISCHE GASBELEUCHTUNG WIRD 150 JAHRE ALT

WEITERE TERMINE

Für den Tag des Offenen Denkmals, der am 11. September stattfindet, sind ebenfalls Aktionen der Initiative Düsseldorfer Gaslicht geplant. Genaueres dazu wird kurzfristig mitgeteilt.

Außerdem organisiert die „Haus und Grund Düsseldorf“ zusammen mit den Düsseldorfer Jonges am 12. Oktober 2016 um 18.30 Uhr einen Gaslicht-spaziergang und informiert zum Thema.

➡ Treffpunkt ist vor dem Vereinsgebäude an der Oststraße 162 in 40211 Düsseldorf.

Mehr unter:

http://www.hausundgrundddf.de/presse_279.html

DAS LIEBE GELD

In den Reihen der Initiative Düsseldorfer Gaslicht gibt es zum Glück Grafiker, Texter und andere Kommunikationsexperten, die viele Medien selber machen können. Manches muss jedoch auch produziert werden und dafür braucht die Initiative Geld.

Durch die Zusammenarbeit mit dem Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz (RVDL) sind jetzt auch steuerlich absetzbare Spenden möglich.

Schon fünf Euro helfen weiter, höhere Beträge sind selbstverständlich jederzeit willkommen.

Überweisungen bitte auf dieses Konto:

➡ RVDL, IBAN: DE23 3705 0198 0002 2326 50 BIC: COLSDE33
Kennwort „Düsseldorfer Gasbeleuchtung“

Bei Spenden bis 200,00 € reicht der Bankbeleg als Nachweis für das Finanzamt. Er muss dann zusammen mit einem Formular eingereicht werden, das auf der Homepage der Initiative unter

<http://initiative-duesseldorfer-gaslicht.de/heruntergeladen> werden kann.

Formular hier:

http://www.rheinischer-verein.de/media/der_verein/Spendenbescheinigung.pdf



Die Zusage der Stadt, mindestens 4.000 Gasleuchten dauerhaft zu erhalten und ein vorläufiges Abriss-Moratorium festzulegen, kann nur ein erster Schritt sein!

BÜRGER FÜR DEN ERHALT ALLER GASLATERNEN!

INITIATIVE DÜSSELDORFER GASLICHT
www.initiative-duesseldorfer-gaslicht.de/
VEREIN PROGASLICHT E.V.

www.progaslicht.de

<http://www.duesseldorf-gaslicht.de/>

WERSTEN - ANWOHNER MÜSSEN FÜR GASLICHT-ABRISS UND ASPHALT AUS DER NS-ZEIT ZAHLEN



In Düsseldorf werden seit Jahren immer wieder Gasleuchten abgerissen und durch elektrische Laternen ersetzt, doch nicht nur das. Im Gegensatz zu anderen Städten wie Berlin oder Frankfurt am Main kassiert die Stadt Düsseldorf bei den betroffenen Anliegern auch noch ab. Begründung: Es handelt sich um eine „Verbesserung der Straßenbeleuchtung“, was mit Fug und Recht wohl zu bezweifeln wäre.

Ein besonders grotesker Fall des Abkassierens sorgte kürzlich für Schlagzeilen. In Wersten bekamen Anwohner vor einigen Jahren einen Erschließungsbetrag für die Fertigstellung ihrer Straße „Aufm Rott“ in Rechnung gestellt. Dagegen gingen die Bürger auf die Barrikaden. Der Grund: Mit dem Bau der Straße war schon im Jahr 1937 begonnen worden, damals wurde zunächst die Straßendecke, eine sogenannte Teersplitter-Einstreu-Decke hergestellt. In lokalen Medien war von „Hitler-Asphalt“ die Rede, für die man die Anwohner nun 79 Jahre später zur Kasse bitten wollte.

Lothar Otto hatte zusammen mit seiner Ehefrau Beate im Jahr 2005 in der genannten Straße ein Haus gebaut, ein Jahr später zogen sie ein. Einige Jahre darauf ließ die Stadt Gehwege bauen und die Gasleuchten des Modells „Alt-Düsseldorf“ auf dem betreffenden Teilstück zwischen Röntgenweg und Rheindorfer Weg abreißen und durch elektrische Leuchten ersetzen. Im Oktober 2013 bekam das Ehepaar Otto dann von Seiten der Stadt die Rechnung präsentiert. Für die Asphaltierung aus dem Jahr 1937 und den späteren Straßenbauarbeiten sollten sie satte 9.000 Euro zahlen. Die Ottos fielen vor allem wegen der Vorkriegsbaumaßnahme aus allen Wolken und zogen zusammen mit anderen betroffenen Anliegern vor Gericht. Insbesondere vermochten sie nicht einzusehen, warum sie 79 Jahre nach der ersten Asphaltierung zahlen sollten, zumal die Stadt bekanntlich Jahrzehnte lang keinen Gebrauch davon gemacht habe, hier Erschließungsbeiträge zu erheben. So waren die Anwohner davon ausgegangen, dass für den Straßenbelag keine Beiträge mehr erhoben würden.

Zum Erstaunen vieler Prozessbeobachter und vor allem der Anlieger gab das Verwaltungsgericht der beklagten Stadt Recht, Familie Otto und die anderen Betroffenen müssen tatsächlich zahlen. Begründung: Die Beitragspflicht gelte erst, wenn die Erschließungsanlage komplett abgeschlossen ist. Erst wenn eine Straße fertig gestellt sei, Fahrbahndecke, Gehwege und Laternen entsprechend des Bebauungsplans hergestellt sind, muss abgerechnet werden. Die Rechnungen für alle Maßnahmen würden dann zusammengerechnet und auf die Anlieger umgelegt. Es sei also nicht ungewöhnlich, dass so auch alte Rechnungen auf den Tisch kommen. Mit dem Bau der Gehwege im Jahr 2010 sei der betroffene Straßenabschnitt wirklich fertig gestellt gewesen, und die Stadt hätte erst dann völlig korrekt die Erschließungsbescheide verschickt. Man mag von dieser Entscheidung halten was man will, für viele dürfte sie mit dem ureigenen Gerechtigkeitsempfinden kaum in Einklang zu bringen sein.

Einen kleinen Erfolg konnten die Anlieger aber dennoch verbuchen. Die Stadt hatte nach Recherchen des Gerichts einen Gehweg zu viel gebaut, dessen Kosten mussten aus den Bescheiden herausgerechnet werden. Für das Ehepaar Otto reduzierte sich die städtische Forderung um etwa 2.000 Euro.

Nico Wolf

Quelle:
<http://www.wz.de/lokales/duesseldorf/urteil-anwohner-muessen-fuer-80-jahre-alten-hitler-asphalt-zahlen-1.2240285>

DÜSSELDORF SETZTE STETS AUF GASLICHT

Wer die Gegenwart verstehen will muss die Vergangenheit kennen

Düsseldorf, die stolze Landeshauptstadt von Nordrhein-Westfalen, ist eine Stadt mit weltweit einzigartiger Straßenbeleuchtung. 14.500 Gasleuchten weisen den Menschen dort allabendlich den Weg. Daneben betreibt die Stadt auch etwa 60.000 elektrische Straßenleuchten, verteilt auf zahlreiche unterschiedliche Modelle. Doch bemerkenswert sind definitiv die Gaslichter, die sich von Teilen der Altstadt ausgehend über die ganze Rheinmetropole verteilen und selbst in entlegenen Stadtteilen für angenehmes Ambiente sorgen. Düsseldorf steht damit im Westen Deutschlands allein dar. Benachbarte Kommunen haben ihr behagliches Gaslicht längst geopfert und die Laternen den Schrotthändlern überlassen, dies teilweise schon vor Jahrzehnten.



Die Karolinger Straße in Bilk umsäumt beidseitig die in den Rhein mündende Südliche Düssel, Gasleuchten sorgen für ein ganz besonderes Flair, Bild: Thomas Schmitz



Doch warum blieb Düsseldorf die Ausnahme und setzte dabei stets auf die Weiterentwicklung des Gaslichts? Blicken wir zurück auf die Anfangszeit der Gasbeleuchtung in Düsseldorf. Dabei stoßen wir gleich auf ein Jubiläum. Genau 150 Jahre ist es nämlich her, als in der damals preußischen Residenzstadt die Stadtverordnetenversammlung ihre Genehmigung für die Errichtung von Gasfabriken gab. Bis dahin war Düsseldorf, das seit 1815 zu Preußen gehörte, eine ziemlich dunkle Stadt, die lediglich von Öllaternen – Ende des 18. Jahrhunderts waren es 263 Stück – mit deren unruhig flackernden Flammen mehr schlecht als recht beleuchtet wurde. Doch die beginnende Industrialisierung ließ die Bedeutung Düsseldorfs als Handels- und Industriestandort wachsen.

Die Erfindung der Gasbeleuchtung zu Beginn des 19. Jahrhunderts hatte sich inzwischen auch bis nach Düsseldorf herumgesprochen. Bereits 1836 bemühte sich ein belgisches Unternehmen um eine Konzession für den Bau eines Gaswerks in Düsseldorf. Als sich schließlich immer mehr Unternehmer in Düsseldorf ansiedelten, wurde die Forderung nach einer modernen Beleuchtung immer lauter. Schließlich benötigten all die neuen Industriebetriebe wie Poensgen (Röhrenindustrie), Schieß, Haniel, Lueg und Mannesmann (Eisenverarbeitende Industrie), Henkel (Waschmittel), Plange (Mühlen) sowie Bagel und Schwann (Druckereien) Licht für ihre Produktionsstätten. Da auch der Vertrag über die Beleuchtung mit Öllampen im Jahr 1846 auslief, war der Weg für die Einführung einer Gasbeleuchtung vorgegeben.



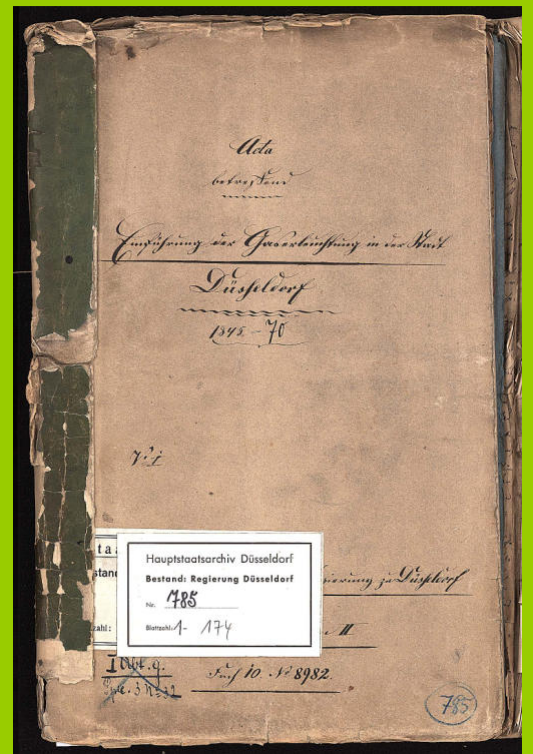
Bilder oben links: Laternenputzer beim Reinigen einer Öllaterne, Zeichnung von Franz Burchard Dörbeck um 1830; daneben frühe Alt-Düsseldorfer Gasleuchte mit stehendem Glühlicht und Handkettenzug 1897 am Zolltor; unten aufwändige Gaslicht-Installation im Garten der alten Tonhalle um 1905.
Bildquelle: Slg. PGL

DER ZÜNDFUNKE

GASLICHT IM THEATER UND THEATER UMS GASLICHT

Einen Vorgeschmack auf das, was kommen sollte, konnten Besucher des Düsseldorfer Theaters bereits am 14. September 1840 erleben. Erstmals wurde das Theater mit Gasflammen beleuchtet, das Gas wurde in Transportbehältern herbeigeschafft. Für Düsseldorf eine Sensation, obwohl an anderen Orten in Europa die Gasbeleuchtung längst Einzug gehalten hatte. Vom neuen Licht beeindruckt genehmigten die Stadtverordneten die Errichtung zweier privat betriebener Gasfabriken. Die größere von beiden gehörte der Firma Sinzig & Co. des Kupferschlägermeisters Johann Franz Sinzig. Diese Firma erhielt einen Vertrag über 20 Jahre zur Beleuchtung öffentlicher Straßen und Plätze Düsseldorfs.

Am 17. September 1848 gingen die ersten Gaslaternen in Betrieb. Leider hatte die Stadt offenbar auf das „falsche Pferd“ gesetzt, denn Sinzig missbrauchte sein Monopol, das Gas war von sehr schlechter Qualität und außerdem auch viel zu teuer. Zudem gab es massive Beschwerden der Bürger über den von Sinzig fabrizierten Gestank und den Lärm der Gasfabrik. Schließlich kündigte die Stadt im April 1863 der Firma Sinzig den Gasliefervertrag, trotz massiven Widerstandes von Sinzig blieb es bei dieser Entscheidung. Stattdessen wurde die Errichtung eines städtischen Gaswerks beschlossen. Es ging am 20. September 1866 in Betrieb, dieses Datum gilt als Geburtsstunde der heutigen Stadtwerke Düsseldorf. Insgesamt 753 städtischen Gaslaternen sorgten nun für die Beleuchtung auf den Straßen und Plätzen.



Deckblatt der Akte zur Einführung der Gasbeleuchtung, Bild: Slg. PGL



1883 erreichte die Einwohnerzahl 100.000 Menschen, Düsseldorf war Großstadt sowie ein wichtiger Industriestandort geworden, im Jahr 1890 leben 141.000 Einwohner in Düsseldorf. Im Jahr 1891 sorgten bereits 2.448 Gaslaternen für Licht. Zur Jahrhundertwende 1899/1900 verzeichnet die Stadt 211.200 Einwohner. 1912 sind es gar 402.000 Einwohner.

Im Jahr 1911 wurde in Düsseldorf die Gasdruckfernzündung eingeführt, die Berlin-Anhaltischen Maschinenbauwerke BAMAG lieferten bis zum 1. Mai 1912 bereits 1.049 Fernzündler. Mit dieser technischen Entwicklung wurden die Laternenanzünder und -auslöcher – in Düsseldorf „Latänapitsche“ genannt – überflüssig.

Bild links: Das Gemälde „Stadtheater und Allee“ mit vielen Gaslaternen schuf der norwegische Maler Ludvik Munthe im Jahr 1891. Bild: unbekannt/Wikipedia

BEKANNTES UND UNBEKANNTES

Was die Art der einst in Düsseldorf verwendeten Leuchtenmodelle angeht, so ist dieses Gebiet bisher weitgehend unerforscht. Wie in fast allen anderen Städten auch wurde wohl bei Einführung der Gasbeleuchtung zunächst auf vierseitige Leuchtenmodelle gesetzt, zudem verwendete man Öllaternen, die auf Gasbetrieb umgerüstet wurden. Teile des Laternendaches dieser viereckigen Leuchten ähnelten bereits dem später folgenden sechsseitigen Modell, welches bis heute das Stadtbild Düsseldorfs prägt. Die erstmalige Einführung dieser Leuchte – heute als „Modell Alt-Düsseldorf“ bezeichnet – ist uns bisher nicht bekannt. Dies gilt auch für den dazu entworfenen Kandelaber mit rundem Sockel. Von diesem Kandelaber wurden offenbar leicht abgewandelte Varianten produziert, zumindest zwei davon sind aktuell in Düsseldorf zu finden, einer davon besitzt etwas mehr Zierrat als der andere und wird daher als Schlosskandelaber bezeichnet. Weitere Formen waren Kurzkandelaber, die zum Beispiel auf Mauern montiert wurden. Vielfach zum Einsatz kamen auch Wandbefestigungen, sogenannte Wandarme oder Konsolen.

Bild rechts: Vierseitige ehemalige Gaslaternen, vermutlich sogenannte „Feuerwehrlaternen“, montiert am Eingang einer Düsseldorfer Gaststätte, Bild: Bettina Grimm



8 DER ZÜNDFUNKE

Neben diesen genannten Typen wurden auch andere Leuchten und Maste verwendet. Erstaunlicherweise ist auf einem alten Foto der Frankfurter Vorortkandelaber („Sachsenhäuser“) zu erkennen, bekannt ist auch die Nutzung von Kandelabern der Bremer Firma Carl Franke. Mindestens einer davon hat bis heute alle Höhen und Tiefen überlebt.

Die Sonderbauform der Leuchten auf der Königsallee („Kö“) wurde früher ebenfalls mit Gaslicht betrieben. Es dürfte noch einiges an Forschungsarbeit in Archiven notwendig sein, um herauszubekommen, wie sich die Gasstraßenbeleuchtung entwickelt hat und welche Typen in der Stadt zu finden waren. Bei den Leuchten gab es abgesehen vom sechsseitigen Alt-Düsseldorfer Modell ebenfalls weitere Modelle, bekannt ist zumindest die Zylinder-Leuchte „Modell Freilicht“ der Firma Rech. Dagegen scheint es Gashängeleuchten in der Stadt offenbar nicht gegeben zu haben.

Für besondere Plätze wurden von Anfang an auch mehrarmige Kandelaber eingesetzt. Diese Tradition – Lichtständer mit mehreren Gasleuchten – ist bis heute im Stadtgebiet präsent. Sowohl in der Alt- bzw. Innenstadt als auch in Stadtteilen stößt der interessierte Beobachter immer wieder auf solche Gaskandelaber mit zwei, drei, vier oder fünf Laternen. Und stets sind solche „Gasleuchttürme“ eine echte Augenweide und führen zur Aufwertung ihrer Umgebung.



Der für Frankfurt am Main typische Vorortkandelaber vor dem Justizgebäude (1898), heute NRW-Justizministerium, Bild: Slg. PGL



Das 1872 erbaute Kriegerdenkmal in Gerresheim um 1905, Zwei „Alt-Düsseldorfer“ auf Franke-Kandelabern, links mit Einbaubrenner, rechts mit Stehlicht. Bild: Slg. PGL



Oben: Sechseckige Laterne mit rundem Dach eines unbekanntes Herstellers auf Düsseldorfer Schlosskandelaber in der Oberkasseler Straße; unten vermutlich gleiches unbekanntes Modell in der Cheruskerstraße, Bilder um 1900 (Slg. PGL)

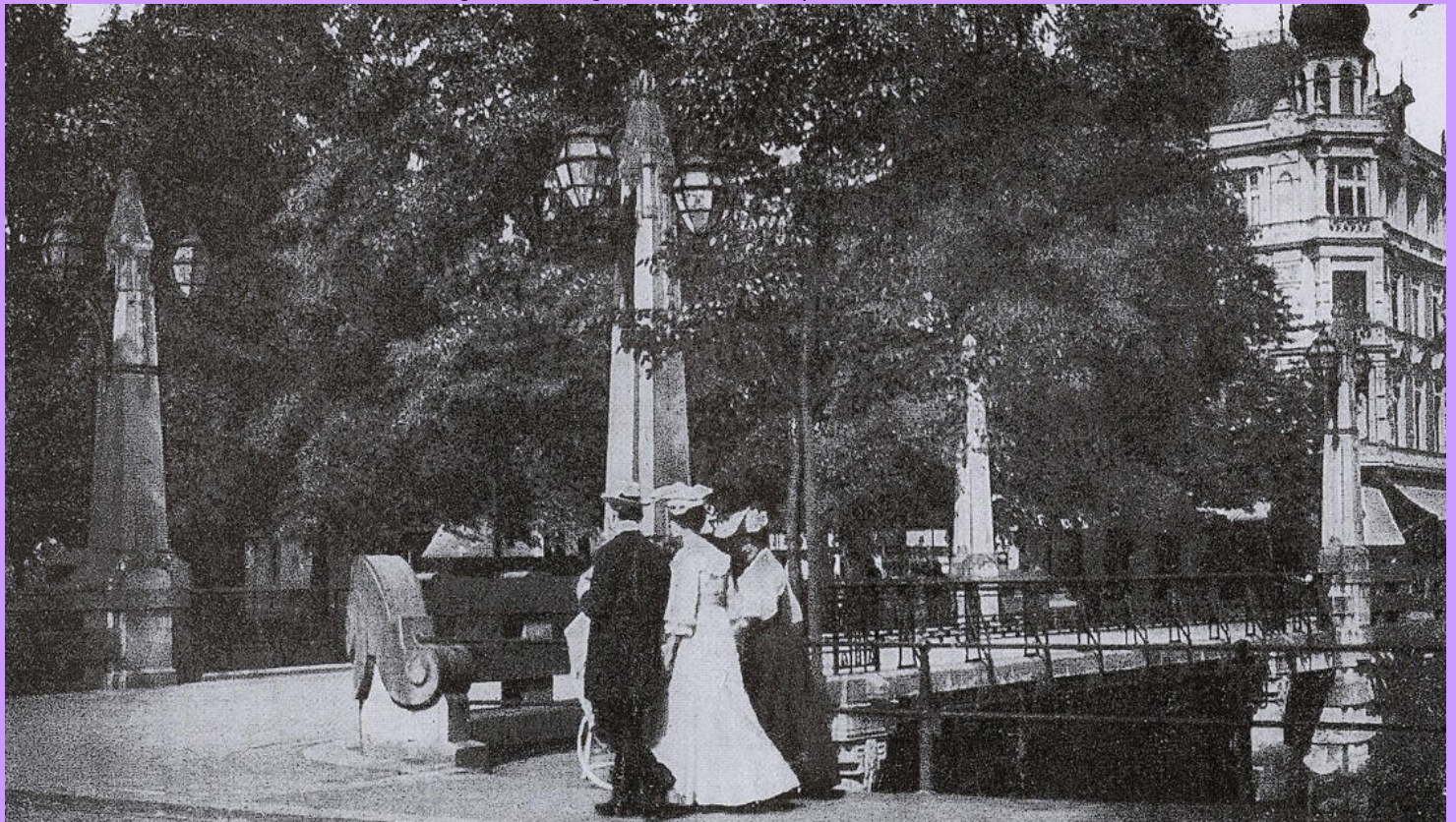


Die 1881 eingeweihte klassizistische Kunsthalle mit Bismarckdenkmal und flankiert von mehrarmigen Gaskandelabern. Diese wurden erst nach 1905 errichtet. Bild: Slg. PGL

9 *DER ZÜNDFUNKE*



Oben: Sehr beschaulich ging es im Jahr 1905 in der Uhlandstraße und Beethovenstraße in Flingem zu. Alt-Düsseldorfer Gaslaternen mit stehendem Glühlicht sind beiderseits der Straße aufgestellt, auch die Straßenbahn fährt hier bereits; unten: Die Königsallee in Höhe der Bastionsbrücke um 1910, diese umsäumt mit vier Pylonen und daran montierten Laternen, schon damals Anziehungspunkt für gutsituierte Bürger, die hier gem flanierten. Bildquelle: Paul Wietzorek



DAS HÄNGENDE GASGLÜHLICHT SORGT FÜR NEUARTIGE GASSTRASSENLEUCHTEN

Als 1905 das hängende Gasglühlicht erfunden wurde, profitierte die Gasbeleuchtung ganz enorm von dieser Entwicklung. Es war möglich geworden, viel mehr Licht bei bedeutend weniger Gasverbrauch zu erzeugen. Dafür mussten auch neue Leuchten konstruiert werden. Eine Ausschreibung der Stadt Köln zur Konstruktion einer modernen Gasaufsatzlaterne für hängendes Gasglühlicht gewann im Jahr 1909 die Kölner Firma Reclatemen GmbH. Das vorgestellte Modell wich von Grund auf von früheren Laternen-Systemen ab, die Formgebung und die Bedienung waren absolut neu. Doch schnell stellte sich der Erfolg ein, da das neue Gasleuchtenmodell mit ihren seitlichen gasführenden Rohrstreben, die das Dach trugen, nur Vorteile brachte. Firmengründer Friedrich Rech ließ sich dieses Modell patentieren, doch die Konkurrenz der verschiedenen Straßenleuchten-Hersteller wie Vulkan, Hirschhorn, Bamag, Ehrich & Graetz oder Schneider brachte schon bald ähnliche, die Rechpatente umgehende Konstruktionen auf den Markt. Das sogenannte „Modell Köln“ wurde schon mehrfach im Zündfunken beschrieben. Die „Kölner Laterne“ wurde zum prägenden Element vieler Straßen und Plätze der meisten Städte nicht nur Deutschlands, sondern auch angrenzender Länder. Am markantesten waren die Dächer – häufig aus Kupfer gefertigt – mit den hohen Rauchabzugsschloten, dann die in geschwungener Form im Jugendstil gegossenen Gabeln, welche die Rohrstreben der Laternen trugen und schlussendlich die auffällige Glasglocke. Zur Montage verwendete man die bis dahin bekannten Gusskandelaber oder auch Wandkonsolen. In Düsseldorf wurden diese Gasleuchten auf Gusskandelabern ohne Verzierungen montiert, die ab 1920 hergestellt wurden.

FUNKTIONAL UND OHNE SCHNICKSCHNACK

Nach 1918 setzte sich auch bei der Gestaltung der Straßenbeleuchtung ein moderner, sachlicher Stil durch. Laternen und Kandelaber im Stil des Historismus oder des Jugendstils waren nicht mehr gefragt. Die Konstruktionen von Kandelabern und Leuchten wurden schlichter und waren zumeist auf geometrischen Grundkörpern aufgebaut. Man legte jetzt Wert auf eindeutige Nachvollziehbarkeit und Funktionsdeutlichkeit. Sockel, Maste, Ausleger und Leuchten wurden auf ihre konstruktiven Elemente reduziert. Die Leuchten sollten nun schlank, geradlinig und aufstrebend wirken, dabei standfest und streng-konstruktiv. Zudem sollten sie materialgerecht, ökonomisch und funktionsorientiert sein. Auch der Herstellungsprozess der Leuchten sollte transparent werden. Das Vortäuschen handwerklicher Arbeit war nicht mehr gewünscht. Bauteile wurden auf das Funktionsminimum reduziert, zunehmend standardisiert und normiert.

Straßenleuchten, die bislang (kunst-)handwerklich produziert worden waren, betrachtete man von nun an als Alltagsgegenstände, die industriell herzustellen seien. Stahl und Stahlrohr wurden zum bevorzugten Material. Die stellte einen Bruch zum bis in das 20. Jahrhundert vorherrschenden prunkvollen Historismus, aber auch zum verspielten Jugendstil dar. Dieser Trend entsprach dem damaligen Zeitgeist. Walter Gropius gründete im Jahr 1919 in Weimar das Bauhaus als Bildungsstätte im Bereich Architektur und schuf damit den Ursprung der Klassischen Moderne. Das Bauhaus brachte zahlreiche Produkte hervor, die heute als zeitlose Klassiker der Designkunst gelten. Obwohl sie bereits vor fast 100 Jahren entwickelt worden sind, geben sich diese Gegenstände (Leuchten, Möbel, Besteck, Teekannen etc.) absolut modern. Und auch die Formensprache der Straßenleuchten lehnte sich dabei durchaus dem Bauhaus an, Gasleuchtenmodelle wurden im Stil der klassischen Moderne hergestellt.



Oben: Eine Gasaufsatzleuchte „Modell Köln“ in den 1930er Jahren, montiert auf einem sogenannten Stühlen-Kandelaber, im Hintergrund ein Hochbunker. Bild: Bundesarchiv 183-1984-0131-506; unten: Bei dieser Gasleuchte wurde das Untergestell bereits verändert, der Jugendstil-Bügel fehlt, dafür besitzt die Leuchte eine Lyra mit Ringbügel. Das Bild entstand 1954 am Volksgarten, Quelle: unbekannt/Slg. PGL





Links oben: Das Rech-Modell „Modern“ mit Aufsteckzapfen, heute nicht mehr in Düsseldorf verwendet; rechts das Dach des Modells „Dresden“ auf einem Untergestell des Modells „Köln“; unten das Modell „Dresden“ als Variante mit Aufsteckzapfen, Bilder: Slg. PGL



Düsseldorf-Reisholz, Jugendheim

„MODELL MODERN“ UND „MODELL DRESDEN“

In den 1920er Jahren präsentierte die Rechlaternen GmbH als Weiterentwicklung des „Modells Köln“ den Gasleuchtentyp „Bauart Modern“, der hohe Rauchabzugsschlot („Kamin“) wurde durch eine niedrigere, zweifach abgetreppte Dachform mit einem besonderen Entlüftungsspalt zum Membranschutz des Fernzünders und Druckreglers ersetzt. Dazu wurde ein neuer Leuchtenbügel in gerader Form (entgegen der geschwungenen Variante) vorgestellt, außerdem eine Variante für die Befestigung mit Aufsatzstück („Aufsteckzapfen“).

Um die Ausleuchtung von Fahrbahnen zu verbessern und dem verstärkten Automobilverkehr zu genügen, entwickelten die Leuchtenkonstrukteure ab den 1920er Jahren auch Leuchten, die nicht auf einem Mast, sondern seitlich an einem Ausleger montiert werden konnten. Die „Ansatzleuchte“ war geboren. Im Grunde genommen wurden die Aufsatzleuchten-Modelle verwendet, nun aber zur Verwendung an Bogenmasten oder entsprechenden Wandauslegern. Mehr dazu in Ausgabe Nr. 35 (07-08/2012) des Zündfunken.

Daneben wurde zeitgleich die Gasleuchte „Bauart Dresden“ vorgestellt. Bei diesem Modell wirkt die Linienführung des zweifach abgetreppten Daches im Gegensatz zur „Bauart Modern“ sehr starr. Die Rechlaternen GmbH schrieb im Jahr 1930, „dieses Modell entspreche den heutigen Forderungen der Architektur“. (Quelle: Rech Verkaufskatalog 1930). Mit der Vorstellung neuer Gasleuchtenmodelle wurden auch Kandelaber aus Stahlrohr („glatte Kandelaber“) im Gegensatz zu den verzierten Kandelabern älterer Bauart hergestellt.

Neben den beiden genannten Modellen gab es selbstverständlich einige weitere Typen auf dem Markt.



Ungefähr 200 sogenannte „Stühlen-Laternen“ stehen derzeit in Düsseldorf. Relativ viele davon findet man im Stadtteil Benrath, wo die Bilder entstanden. Obwohl ihres ursprünglich imposanten Daches beraubt, wirkt die Gasleuchte zeitlos elegant. Bilder: Bettina Grimm



Oben: Das Rech-Leuchtenmodell „33c“ mit dreigliedrigem Stufendach als Variante für seitliche Montage (Ansatzleuchte). Erkennt jemand die Straße in Düsseldorf? Wann dieser Leuchtentyp in Düsseldorf ausgemustert wurde, ist aktuell nicht bekannt. Unten das gleiche Modell als Aufsatzleuchte, Bilder: Slg. PGL und Klaus Gevatter



VOM BAUHAUS INSPIRIERT

Leider lässt sich kurzfristig nicht feststellen, wer die genannten Gasleuchten-Modelle entwickelt hat und wann genau. Dies ginge nur mit größerem Aufwand, es ist durchaus fraglich, ob überhaupt etwas über Konstrukteure und Entwürfe zu erfahren ist. Anzunehmen ist aber, dass sich die Entwickler/Designer der „neuzeitlichen Gasleuchten“ – so der damalige Duktus – von der Stilrichtung des Bauhaus haben inspirieren lassen.

Mit dem Begriff „Bauhaus“ verbindet man heute vor allem einige Innenraum-Leuchten, die es zur Berühmtheit gebracht haben. Sie gelten als Stilikonen des Bauhaus, darunter z.B. die mit einer Glühbirne ausgestattete Bauhaus-Tischleuchte, die auf Basis zweier Entwürfe von 1923 und 1924 hergestellt wurde. Als „Väter“ dieser Lampe gelten mehrere Personen, z.B. Wilhelm Wagenfeld, Christian Dell, Carl Jakob Jucker, Laszlo Moholy-Nagy oder Gyula Pap.

Die neu entwickelten Gasstraßenleuchten der 1920er Jahre folgten letztendlich dem gleichen Gestaltungsleitsatz „Form folgt Funktion“ wie bei der berühmten Bauhaus-Tischleuchte.

Zwischen 1930 und 1950 wurden in Düsseldorf diverse originale, Gasleuchtenmodelle der Firmen Rech, Vulkan und Schneider eingesetzt, darunter z.B. „Modell Köln“ von Rech und Vulkan, sowie das „Modell 33c“ von Rech mit dreigliedrigem Stufendach. Als Düsseldorfer Besonderheit gilt bei den Gasaufsatzleuchten der auch heute verwendete 3-Zoll-Gewindeanschluß für gasführende Stahlmaste sowie der nur für die sogenannten „Stühlenmaste“ verwendete Guss-Flanschbügel im Jugendstil mit Ringzapfen. Daher wird diese Leuchte heute gern als „Stühlenleuchte“ bezeichnet. Eine größere Anzahl dieser Gasaufsatzleuchten, bei denen das ursprüngliche Dach des 1909 entwickelten „Modells Köln“ mit hohem Rauchabzug durch das heute in Düsseldorf übliche Dach ausgetauscht wurde – die letzten „Ur“-Dächer verschwanden zu Beginn der 1980er Jahre – befinden sich in Benrath, aber auch an anderen Orten wie Golzheim. Der für diese Leuchte verwendete Kandelaber, ein wuchtiger Mast aus Gusseisen ohne Zierelemente, war sozusagen der Übergang vom Guss- zum Stahlmast. Er wurde 1920 von der Kölner Firma Peter Stühlen auf den Markt gebracht. Früher sehr häufig in vielen Städten anzutreffen, stehen weitere dieser Maste heute außer in Düsseldorf lediglich in Nettetal-Lobberich.



Die Berger Straße im Jahr 1960. Sehr ungewöhnlich muten diese Gasleuchten an. Das rechtwinklige Untergestell trägt teilweise Dächer des Rech-Modells „Dresden“ (vom links), aber auch schon konische Dächer, die vielleicht von der Firma Vulkan stammen könnten. Bild: Slg. PGL

DER ZÜNDFUNKE



Oben links: Der Bau des „Tausendfüßlers“, einer hochgelegenen Autostraße im Anschluss an die Nordbrücke mit Blick in die Uerdinger Straße im Jahr 1957, die Gasansatzleuchten dort wurden erst vor wenigen Jahren abgerissen, aus der „Tausendfüßler“ ist seit 2013 Geschichte; rechts Blick in die Grafenberger Allee der 1950er Jahre. Gut zu erkennen die Stühlen-Kandelaber mit der Leuchte „Modell Köln“ einschließlich des originalen Daches; unten links die Wartung einer Gasansatzleuchte in den 1950er Jahren; rechts die Siegburger/Kölner Landstr in Oberbilk im Jahr 1984. Zu dieser Zeit gab es viele Hauptstraßen Düsseldorfs mit Gaslicht. Bilder: Slg. PGL



Die Münsterstraße in Rath war die letzte Hauptverkehrsstraße mit Gasansatzleuchten. Die Maste waren zum Teil bis zu 70 Jahre alt. Das Bild stammt vom September 2012. Inzwischen sind die Gasleuchten abgerissen worden. Bild: Bettina Grimm

GASBELEUCHTUNG AUS DEM BAUSATZ

Die heute verwendeten Gasansatz- sowie -aufsatzleuchten sind ganz überwiegend keine Originale eines bestimmten Herstellers. Allerdings entsprechen die Gasleuchten in Form und Funktionalität durchaus den Ideen des Bauhaus, sicher wurden die Leuchten sowie Bauteile wie Dächer ganz klar durch diese Strömung beeinflusst. Dieser Typus Gasleuchte galt als moderne neuzeitliche Gasstraßenbeleuchtung, sie war funktionsgerecht, ohne überflüssigen Zierrat, geradlinig und sachlich, damit entsprach sie den Anforderungen der klassischen Moderne und dem Zeitgeist der modernen Architektur der 1920er Jahre.

Düsseldorfs Gasansatz- und -aufsatzleuchten waren in den letzten Jahrzehnten einer stetigen Veränderung unterworfen. Bauteile wie Dächer, Scharniere oder Reflektoren wurden durch Produkte verschiedener Hersteller ausgetauscht, die Stadtwerke Düsseldorf zeigten sich dabei als äußerst innovativ und effizient und entwickelte die Gasbeleuchtung stetig weiter. Das war sicher einer der Gründe, warum in Düsseldorf die Gasbeleuchtung bis heute großflächig erhalten ist und eine das Stadtbild prägende Funktion hat.

Zusammengefasst wäre also folgendes zu sagen:

Die heutigen Düsseldorfer Aufsatz- und Ansatzleuchten sind Zusammenbauten von Einzel- und Ersatzteilen verschiedener Hersteller wie Rech in Köln oder Schneider (heute GICS) in Hamm, sowie unterschiedlicher Epochen, bei denen nur die Lyren, die Rech-Rahmen der Ansatzleuchten sowie die Rech-Dachscharniere stets weiterverwendet wurden. Folglich gibt es keinen Modellnamen. Diese Entwicklung der immer wieder modifizierten Gasleuchten begann in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre, kurz vor der Umstellung von Stadt- auf Erdgas.

Und auch ansonsten waren die Stadtwerke in Sachen Gaslicht äußerst kreativ. Besondere Konstruktionen wurden angefertigt wie eine kombinierte Gasauf- und -ansatzleuchte, von der aktuell leider nur eine Zeichnung vorhanden ist. Auch Eigenbauten wie kurze Wandhalterungen gehörten zum Repertoire. Zum Anbringen an Gaskandelabern konstruierte man spezielle Pflanzkübel. Für den Kontakthof am Hauptbahnhof ließ man eigens rot eingefärbte Glasglocken herstellen. Und auch bei den Brennern war man früher offen für vieles, wie neunflammige Gasansatzleuchten bewiesen (Bilder rechts unten).

Rechts oben: Typisch Düsseldorf! Aufsatz- und Ansatzgasleuchten prägen die Rheinmetropole; unten links Gasleuchte mit roter Glasglocke im Kontakthof, rechts Zeichnung einer kombinierten Gasansatz- und -ansatzleuchte, die sich im Hemmersbachweg unter einer Brücke befand. Alle Bilder: Thomas Schmitz





Oben v.l.n.r.: Modelle Vulkan 87 (Lübeck) und Neulicht 52 (Münster)



Oben: Auch bei diesem Modell zeigte sich der Einfallsreichtum der Stadtwerke, hier eine besondere Brennerkonstruktion, unten: „Modell Frankfurt“ im Hofgarten (2012) vor der Verwüstung durch den Orkan „Ela“



BEWÄHRTES GASLICHT AUS NEUEN LEUCHTEN

In den 1950er Jahren kam die bereits erwähnte Rech-Leuchte "Modell Dresden" als Auf- und Ansatzvariante hinzu, ebenso das Schneider-Modell „Neulicht-52“ sowie die Vulkan-Leuchte „87“ (siehe Bildreihe links). Einige wenige Leuchten „Modell Dresden“ haben bis heute überlebt und stehen beispielsweise in Benrath.

Schadhafte Rech-Dächer aus der Vorkriegszeit wurden ab den 1950er Jahren schrittweise durch Neuteile ersetzt. Als die Kölner Firma Vulkan die Herstellung von Gasstraßenleuchten komplett einstellte, wurde vermutlich entschieden, sämtliche Gasaufsatz- und -ansatzleuchten sukzessive mit dem Dach der Schneider-Gasleuchte „Modell Neulicht“ auszustatten. Diese „Ersatzhaube“ passte von ihrem Durchmesser nicht richtig auf das Leuchten-Unterteil der Firma Rech, sodass man es durch Zwischenstücke unter dem Dachscharnier ausgleichen musste. Vielleicht existieren dazu Unterlagen der Stadtwerke bzw. wurden dort archiviert.

Später tauschte man neben den Dächern auch die Reflektoren und Kamine durch eine von der Firma Schneider speziell für Düsseldorf entwickelte Spezialausführung mit Schnappverschluss für die Glasglocke aus. Auch Rech-Scharniere wurden nachgebaut, nun jedoch ohne die Firmenaufschrift „Rech“. Die Originalität der Düsseldorfer Aufsatz- und Ansatzleuchten wich dem Pragmatismus der Stadtwerke, welche die Gasleuchten nach eigenem Gusto weiter entwickelten und/oder veränderten. Dazu gehört auch die Umlackierung der Leuchten von „Resedagrün“ auf „Tannengrün“ (siehe Bild unten).



Zur Modernisierung der Gasbeleuchtung Düsseldorf begann man zu Beginn der 1950er Jahre mit der Aufstellung des Gasleuchtenmodells „Frankfurt“. Dabei handelte es sich um eine pilzförmige Leuchte, montiert auf Stahlmasten, wahlweise mit drei verschiedenen Lichtpunkthöhen. Ausführliche Informationen zu diesem Leuchtentyp („Pilzleuchten“) im Zündfunken, Ausgabe Nr. 30 (Januar 2012).

DIE GASREIHENLEUCHE

Einige Jahre später entwickelte die Firma Schneider in Hamm die Gasreihenleuchte „L56“, die fortan in großen Stückzahlen in Düsseldorf eingesetzt wurde. Der längliche Leuchtenkopf, bestückt mit Glühkörpern, die in einer Reihe angeordnet sind – daher der Name „Reihenleuchte“ – wurde an einem Bogenauslegermast, auch als „Peitschenmast“ bezeichnet, montiert und war vor allem für verkehrsreichere und/oder breitere Straßen vorgesehen. Die Gasreihenleuchten galten in den 1950er Jahren als non-plus-ultra in der Straßenbeleuchtung und sollten vor allem gegenüber der elektrischen Konkurrenz bestehen können, was sie im Übrigen auch mit Erfolg taten. Viele Städte führten seinerzeit diesen Leuchtentyp ein. Auch die Hersteller Bamag und Rech bauten derartige Leuchten. Viele Experten sind der Meinung, dass das in Düsseldorf verwendete Modell von Schneider gegenüber den beiden anderen Modellen das eleganteste ist. Das Design passt in die frühen 1950er Jahre, der Zeit der Nachkriegsmoderne mit den leicht-schwungvollen Formen. Düsseldorf nutzte verschiedene Masttypen mit unterschiedlichen Lichtpunkthöhen und Auslegerradien. Besonders bemerkenswert sind die schweren Stahlmaste und weiten Ausladungen, wie wir sie nur aus Düsseldorf kennen. Ein Sonderfall waren Lichtmaste mit Doppelausleger und daran montierten Reihenleuchten. Die letzten dieser Art verschwanden um 2010/2011 in der Urdenbacher Straße. Ein Kuriosum befindet sich aktuell in Benrath (siehe Bild auf der nächsten Seite).



Bilder oben: Die Hansaallee im Jahr 2010, die Gasleuchten wurden inzwischen abgerissen, Bilder: Thomas Schmitz



Bilder oben: Vier Bogenmaste mit Doppelauslegern standen bis vor wenigen Jahren in der Ulenbergstraße, sie wurden inzwischen durch einfache Gasreihenleuchten ersetzt; unten v.l.n.r. Maste mit kurzem Ausleger (Tellerlingstraße und Fichtenstraße), sowie ein Standard-Bogenauslegermast und ein Mast mit weiter Ausladung in der Hasselsstraße. Alle Gasleuchten wurden in den letzten Jahren abgerissen. Bilder: Thomas Schmitz



DIE DOPPELTE GASREIHENLEUCHE

Bilder unten: Ein recht exotisch aussehender doppelarmiger Bogenauslegemast mit zwei Gasreihenleuchten steht in Benrath. Dabei handelt es sich vermutlich um eine Eigenproduktion von Seiten der Stadtwerke.



DAS ERDGAS KOMMT

Eine Zäsur erfuhr die Stadt im November 1965. Der Rat der Landeshauptstadt Düsseldorf beschloss die Einstellung der Stadtgasproduktion. Drei Jahre später, am 29. April 1968 endete die Stadtgas-Ära mit der Stilllegung der Kokerei. Düsseldorf war eine der ersten deutschen Großstädte, die nun mit Erdgas beliefert wurden.

Vorbereitende Maßnahmen hatten die Stadtwerke bereits ab 1960 eingeleitet, dazu gehörte die Erfassung aller vorhandenen Gasgeräte in 120.000 Haushalten sowie 5.300 Gewerbebetrieben. Die Umstellung auf Erdgas sollte reibungslos über die Bühne gehen. Doch was passiert mit der Gasstraßenbeleuchtung, deren Anzahl zu Beginn der 1960er Jahre bei über 19.000 Gasleuchten lag? Viele, ja die allermeisten Städte in Deutschland hatten die Umstellung auf Erdgas als Argument genommen, sich von den Gasleuchten zu trennen. Die Menschen verloren überall ihr Gaslicht. Und auch in Düsseldorf gab es Stimmen, sogar aus sogenannten Expertenkreisen, die da meinten, die Gasleuchten ließen sich nicht auf Erdgasbetrieb umstellen. Heute wissen wir, die falsch diese Experten damit lagen. Die Stadtwerke schätzten die Kosten für den Ersatz der Gas- durch Elektroleuchten auf mindestens 30 Millionen Deutsche Mark. Zu viel, wie die Verantwortlichen konstatierten. Deshalb begannen die Stadtwerke mit Versuchen, die Gasbeleuchtung auf den Betrieb mit Erdgas umzustellen. Dies gelang unter Beibehaltung der Gasdruckfernzündung, 19.600 Gasleuchten wurden für den Erdgasbetrieb fit gemacht.

Bei der Umstellung wurde es notwendig, den Druck im Leitungsnetz von 12,5 mbar auf 40 mbar zu erhöhen. Die Fernzündler konnten nicht umgerüstet werden, so behalf man sich mit dem Einbau eines eigens für den Erdgas-Betrieb und dem erhöhten Betriebsdruck von mehr als 40 mbar konstruierten Hilfsreglers.

Am 24. April 1967 erreichte das Erdgas erstmals die Stadt, und sowohl in Benrath-Urdenbach als auch in Rath leuchteten die Gaslaternen mit Erdgas. Insgesamt dauerte die Umstellung von Stadt- auf Erdgas bis zum 15. Mai 1970.

EIN PAAR ZAHLEN

SOWEIT BEKANNT

Datum	Gasleuchten	Elektroleuchten	Glühkörper	Einwohner
20.09.1866	753			60.000
31.12.1890	2.448			144.000
30.06.1939	13.256	2.566		541.000
30.06.1953	11.184	2.817		579.000
31.12.1966	19.147		93.290	694.000
31.12.2008	17.007	43.000		580.000
31.08.2012	15.500			593.000
31.03.2016	14.500			628.000

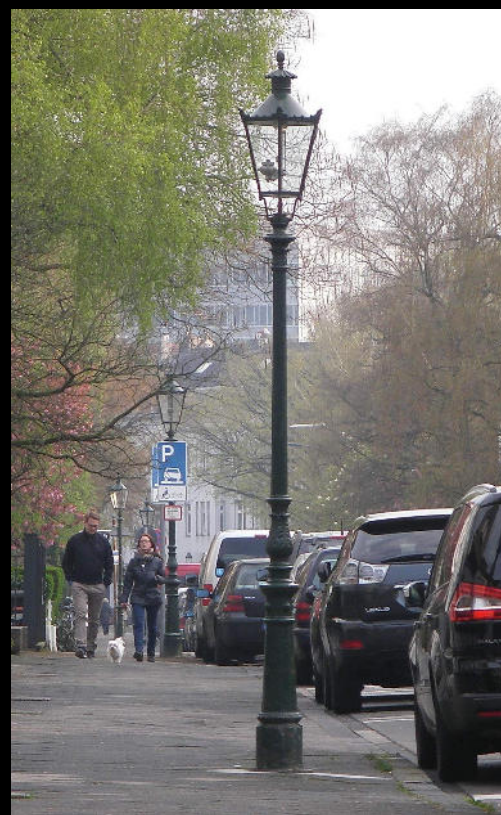
PARADIGMENWECHSEL

Bis vor wenigen Jahren, also weit über die Jahrtausendwende hinaus, galt auch für die Stadtwerke wie für die Stadt Düsseldorf die Devise: Der Abriss der Gasbeleuchtung rechnet sich nicht, die dafür erforderlichen Investitionen wären viel zu teuer, das Einsparpotential angesichts der zu erwartenden Abriss- und Neubau-Kosten zu gering. Und genau so kommunizierten es die Verantwortlichen gegenüber der Öffentlichkeit und den Medien.

Was danach den folgenschweren Sinneswandel auslöste und in den letzten Jahren bereits mehr als 2.500 Gasleuchten den „Gaslicht-Tod“ brachte, kann nur gemutmaßt werden. Obwohl gegen Ende der 1990er Jahre die Stadt über den Bauausschuss die Erhaltung der Gasstraßenbeleuchtung beschlossen hatte, drehte sich die Stimmung plötzlich ins Gegenteil. Befeuert von Lobbyinteressen, die offenbar massiv Einfluss auf die Entscheidungsträger (Politik) und Entscheidungsvorbereiter (Verwaltung) genommen hatten, wurde das Gaslicht plötzlich als altmodisches Auslaufmodell charakterisiert.

Fortan begannen die Stadtwerke mit der Entfernung des Gaslichts in der gesamten Stadt, betroffen waren alle Gebiete und alle Straßentypen. Von Hauptstraßen über Wohnstraßen bis zu Fußgängerwegen. Ein echter Plan war nicht erkennbar. Der kam erst einige Zeit später mit der Verabschiedung des sogenannten Licht-Masterplans, der konkret vorsah, in vorab festgelegten Straßen 1.500 Gasleuchten bis zum Jahr 2015 abzureißen. Unabhängig davon wurden aber auch an zahlreichen anderen Stellen Düsseldorfs Gasleuchten entfernt, bisweilen in regelrechten „Nacht-und-Nebel-Aktionen“. Die Stadt hat damit bereits an vielen Stellen ihr Gaslicht-Merkmal wohl für immer verloren, für manche Straßen ist der Verlust geradezu ein Desaster.

Doch mit den permanenten Verlusten bei der Gasbeleuchtung wollten sich engagierte Bürger einfach nicht abfinden. Es gründeten sich lokale Initiativen, Gaslicht wurde zum Dauerbrenner in den Medien, Thema beim Karneval, prominente Düsseldorfer unterschrieben eine Petition zur Erhaltung der Gasleuchten und reichten sie an den damaligen Oberbürgermeister Elbers weiter. Selbstverständlich war auch der Verein ProGaslicht seit seiner Vereinsgründung mit von der Partie, die Düsseldorfer ProGaslicht-Gruppe gründete sich. Richtig frischer Wind kam auf, als sich die Initiative Düsseldorfer Gaslicht bildete und man auch zahlreiche Heimatvereine sowie die „Düsseldorfer Jonges“ mit ins Boot holen konnte, um das kulturelle Erbe „Gaslicht in Düsseldorf“ zu bewahren.



**INITIATIVE
DÜSSELDORFER
GASLICHT**

**Bürger für den Erhalt
aller Gaslaternen!**



Bilder und Collagen: Sammlung PGL und Thomas Schmitz

NEUE CHANCE FÜR DAS GASLICHT

Eine Trendwende ist seit dem politischen Wechsel im Düsseldorfer Rathaus erkennbar. Offenbar war oder ist vielen lokalen Politikern überhaupt nicht bewusst, welchen Laternen-Schatz die Stadt besitzt. Welch einzigartige Stadtbeleuchtung die Landeshauptstadt aufweisen kann. Ein Gaslichtermeer, das irgendwie allen Zeiten und allem Lobbyismus widerstehen konnte. Die neue rot-grün-gelbe Stadtregierung hat in ihrer Koalitionsvereinbarung die Gasstraßenbeleuchtung erstmals als kulturhistorisch und stadsgeschichtlich wertvoll bezeichnet und einen Teilerhalt zugesichert. Dieser teilweise Erhalt („mindestens 4.000 Stück“) ist für die Freunde des Gaslichts völlig unzureichend, die Pläne auch nicht ausgegoren. Daher liegt es nun an den Anwohnerinnen und Anwohnern vor Ort, sich für die dauerhafte Präsenz ihrer einzigartigen Gasleuchten einzusetzen, um die Gesamtzahl der dauerhaft geschützten Gasleuchten weiter zu erhöhen. Der Verwaltung, die scheinbar trotz aller Vereinbarungen und einem festgelegten Abriss-Stopp („Moratorium“) versucht, den Schutz des Gaslichts zu hintertreiben, ist ins Stammbuch zu schreiben, dass sie die Vorgaben der Stadt, vor allem aber die Wünsche der Bürgerschaft, ohne wenn und aber umzusetzen hat.



Für die Zukunft stehen noch einige Herausforderungen an, die sich aber durchaus bewältigen lassen. Da ist zum einen die Umstellung des Erdgas-Heizwertes. Schon bald wird das bisherige „Erdgas L“ durch das höherwertige „Erdgas H“ abgelöst. Dies wird kleine technische Änderungen an den Gasleuchten erforderlich machen. Zum Zweiten wird sicher die Frage gestellt werden, wie man in Zukunft die Gasbeleuchtung ein- und ausschalten will. Bleibt es bei der seit über 100 Jahren bewährten Druckwelle und der Gasdruckfernzündung? Oder vertraut man auf elektronische Schaltgeräte unter Aufgabe der ständig brennenden Zündflamme. Nach den Meldungen aus Berlin über angebliche massive Probleme bei der Beschaffung mit Schaltgeräten sollte der Schritt zu einer eventuellen Umstellung gut überlegt werden. Schließlich ist auch die derzeit verwendete Gasdruckfernzündung ein in dieser Form wohl einmaliges kulturell-technisches Erbe.

Bettina Grimm

ERDGAS L UND ERDGAS H

Die Versorgung der Gasverbraucher erfolgt im deutschen Erdgasnetz im Wesentlichen mit zwei unterschiedlichen Gasqualitäten, dem sogenannten L-Gas (low calorific gas) und dem sogenannten H-Gas (high calorific gas). In NRW, Rheinland-Pfalz und weiteren Regionen wurde bisher L-Gas geliefert. Die Gase haben eine unterschiedliche chemische Zusammensetzung. H-Gas hat einen höheren Brennwert als L-Gas, das heißt, für die gleiche Energiemenge muss weniger Erdgas verbrannt werden. L-Gas wird – neben einem geringen Anteil norddeutscher Vorkommen – überwiegend aus Erdgasfeldern in den Niederlanden importiert. H-Gas kommt zumeist aus Norwegen und aus Russland. Der höhere Energiegehalt von H-Gas erfordert auch eine Anpassung der Gasverbrauchsgeräte, also auch der Gasleuchten. Die Erdgasumstellung ist erforderlich, da in den nächsten Jahren wegen schwindender Vorkommen die Gasimporte aus den Niederlanden (L-Gas) immer weiter zurückgehen werden. Der Erdgasbedarf kann daher nur durch zunehmende Importe aus anderen Ländern (H-Gas) kompensiert werden. Aktuelle Prognosen gehen von einer technischen Verfügbarkeit von Erdgas für 100-250 Jahre aus.

Quelle: ARGE EGU (Arbeitsgemeinschaft Erdgasumstellung), <http://erdgas-umstellung.de/>

IN MEMORIAM

Diese Seite verursacht Schmerzen. Sie tut richtig weh. Zu sehen sind Straßen, die allesamt ihr Gaslicht verloren haben. Allein in den letzten sechs Jahren wurden in Düsseldorf über 2.000 Gasleuchten gelöscht, ausgegraben, demontiert, zerstückelt, entsorgt. Was die betroffenen Anwohner bekamen, waren teils scheußliche Elektroleuchten mit hässlichem Lichtschein. Unsere Zusammenstellung ist zufällig, alle betroffenen Straßen zu zeigen, würde den Umfang sprengen. Vom Abriss betroffen waren alle Düsseldorfer Gasleuchtentypen.



Obere Reihe: Alt-Himmelgeist, Kleinstraße, Telleringstraße



Zweite Reihe: Burghofstraße, Grevenbroicher Weg, Steinkaul



Dritte Reihe: Fahneburgstraße, Quadenhofstraße/Waldfriedhof Gerresheim, Mindener Straße



Vierte Reihe: Torbruchstraße, Hasselsstraße, Uerdinger Straße



Elegantes Gaslicht verschwindet – gleißend-kühler Lichtsmog kommt:

V.l.n.r. Ickerswarder Straße, Hansaallee, Rather Broich, Rennbahnstraße, Fahneburgstraße, Grevenbroicher Weg. Nur für kurze Zeit kann man den direkten Vergleich sehen, wenn die zum Abriss vorgesehenen Gasleuchten noch in Betrieb sind, die neu installierten elektrischen Laternen aber auch schon leuchten. Was für ein Unterschied!

21
DER ZÜNDFUNKE

IN MEMORIAM



Obere Reihe: Ronsdorfer Straße, Am Bärenkamp, Höherhofstraße



Zweite Reihe: Ernst-Poensgen-Allee, Paulsmühlenstraße, Neuwerker Straße, Rennbahnstraße



Dritte Reihe: Münsterstraße



Vierte Reihe: Hardtstraße, Sterngasse, Hildener Straße

22
DER ZÜNDFUNKE

DÜSSELDORFS GASLICHTER



Gaslicht und Gaslaternen – typisch Düsseldorf! Und das Gaslichtnetz hat durchaus tolle Besonderheiten zu bieten wie die Pilz-Gasleuchten „Modell Frankfurt“ (Bild oben links), die sogenannten „Stühlen-Laternen“ (obere Reihe in der Mitte) oder interessante Wandhalterungen (Bild oben rechts). Die Laterne „Alt-Düsseldorf“ gilt als Stadtbild prägend, und außer dem vielfach verbreiteten typischen Stadtkandelaber (Bild zweite Reihe rechts) kann der aufmerksame Beobachter auch den eher seltenen sogenannten „Schlosskandelaber“ entdecken (Bild zweite Reihe links). Selbst ein „fremder“ Kandelaber des früheren Bremer Herstellers Carl Franke tauchte ganz unvermittelt auf (Bild zweite Reihe Mitte). Das Ausnahme-Licht Düsseldorfs kommt am Abend zur Geltung, zum unnachahmlichen Gaslichterschein (untere Reihe). Da wirken die weit ausladenden Bogenmaste, die zahlreichen mehrarmigen Platzkandelaber und die schwungvollen Reihenleuchten einfach großartig! Wenn die Stadtwerke mit der Druckwelle den entscheidenden Impuls geben und die leise summenden Gaslichter zu leuchten beginnen, dann ist es soweit: 14.500 Ruhepole strahlen mit ihrem goldgelb schimmernden Licht Wärme, Geborgenheit und Identität aus.

23
DER ZÜNDFUNKE

DÜSSELDORFS GASLICHTER



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

www.ProGaslicht.de
kontakt@progaslicht.de

Bilder auf den Seiten 22 und 23: Thomas Schmitz (17) und Bettina Grimm (3).

BERLIN - WELCH EINE SCHANDE ! HISTORISCHE KANDELABER IN WILMERSDORF ABGERISSEN

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung treibt ein ganz mieses Spiel, wie kürzlich Daniel Fiebig in Berlin-Wilmersdorf feststellen musste. Der Gaslicht-Freund und Zündfunke-Leser entdeckte einen derart üblen Anschlag auf die Gasbeleuchtung, das einem die Worte fehlen. Auf dem Kissinger Platz standen seit Jahrzehnten acht gusseisene Bündelpfeilmaste mit aufgesetztem parabelförmigen Ausleger und schmiedeeisernen Verzierungen. Möglicherweise hatten die Städtischen Berliner Gaswerke GASAG ganz bewusst dieses Gaslicht-Ensemble geschaffen und den Platz gaslichttechnisch einheitlich gestaltet. Die Kandelaber waren ursprünglich in den südwestlichen Stadtteilen Berlins anzutreffen, sind inzwischen jedoch äußerst selten geworden. Erst vor einigen Jahren hatten die Maste einen neuen Anstrich bekommen. Nun sind sie plötzlich und ganz heimlich entfernt worden. Stattdessen finden sich hier nun acht Stahlmaste mit Auslegern, daran Attrappen von Gashängeleuchten und bestückt mit Leuchtdioden (LED). Auf der Webseite der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung findet sich zu dieser Baumaßnahme nichts. So wird also klammheimlich Berlins historisch wertvolles Kulturgut entsorgt. Wobei „entsorgt“ wörtlich zu nehmen ist, denn aus Kreisen der am Abriss beteiligten Firmen ist zu hören, dass alle demontierten Gaslichtmaste umgehend verschrottet werden sollen. Zusammen mit dem Kissinger Platz wurde auch die Kissinger Straße „elektrifiziert“. Und auch dort standen zwei wertvolle Gashängeleuchten mit verzierten Auslegern, die nur dort zu finden waren. Berlins Denkmalschutz schweigt auch hier und befindet sich auf Kuschelkurs zur Abrisspolitik des rot-schwarzen Senats.

Was für eine Schande für Berlin. Ein Zündfunke-Leser brachte es auf den Punkt: „Wenn Proleten Macht bekommen...“ **BG**



Bilder oben links: So sah es vor drei Jahren aus: Gasreihenleuchten in der Cunostraße und Bündelpfeiler mit Gashängeleuchten am Kissinger Platz bildeten ein Gaslichtensemble; oben rechts: sehr seltener Ausleger am Kissinger Platz; rechte Spalte oben Gashängeleuchte mit Osenberg-Ausleger als facebook-Banner von ProGaslicht; in der Mitte einer der acht historischen Gaskandelaber auf dem Kissinger Platz 2013; unten die neu aufgestellten Stahlmaste mit LED-Gasleuchten-Attrappen (Juli 2016). Bilder: Markus Jurziczek und Bettina Grimm



KREUZBERG -

GASHÄNGELEUCHTEN VERSCHWINDEN IN DER

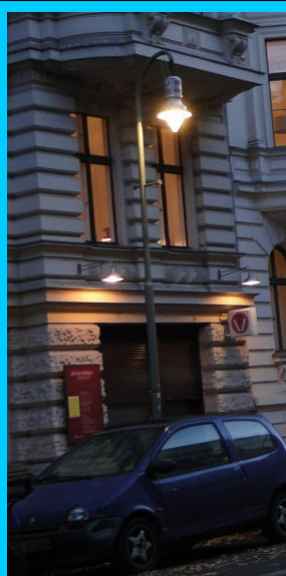
Großbeerenstraße

Heimlich still und leise hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung auch in Kreuzberg Gashängeleuchten demonstrieren und vermutlich verschrotten lassen. Aktuell betraf es die Großbeerenstraße zwischen Kreuzbergstraße und Yorckstraße. Die Straße liegt im Gebiet des früheren Quartiers „SO 61“. Die hier verlaufende und die Großbeerenstraße kreuzende Hagelberger Straße ist mit Gasmodellleuchten („Schinkellaternen“) ausgestattet, die vor den zahlreichen Gründerzeithäusern ein passendes Ambiente bilden. Anstelle der abgerissenen Gashängeleuchten, die an unterschiedlichen Kandelabern – darunter auch ein sogenannter „Bischofsstab“ – montiert waren, stehen nun ebenfalls einfallslose Stahlmaste mit gebogenen Ausleger als Verlängerung und einer daran befestigten LED-Gaslichtattrappe. Der auf Strombeleuchtung umgebaute Straßenabschnitt liegt ausgerechnet an einem der bekanntesten Berliner Gründerzeitquartiere, hier befindet sich der westliche Eingang zu Riehmers Hofgarten, einem 1891/92 erbauten und seit 1953 denkmalgeschützten Gründerzeitensemble. Nun also Fakes vor historischer Bausubstanz!

Bettina Grimm



AKTUELL



Bilder aus der Großbeerenstraße in Kreuzberg: Ganz oben sowie links Gashängeleuchten, die inzwischen entfernt wurden. Auch hier war zu beobachten, dass die Gasleuchten rund um die Uhr brannten. Der Zustand der Gasleuchten reichte von neuwertig bis ziemlich heruntergekommen, viele brannten den ganzen Tag. Drei verschiedene Arten von Lichtmasten – meist aus der Vorkriegszeit – waren hier vertreten. Es gab hauptsächlich Stahlrohrmaste mit abweichenden gebogenen Formen (elliptische oder U-förmige Form) wie früher in Berlin üblich. An der Ecke zur Yorckstraße befand sich ein Bischofsstabmast, inzwischen kaum noch im öffentlichen Straßenraum zu finden. Angeblich werden alle abgebauten Lichtmaste sofort verschrottet. Rechts nun der neue Einheitstyp: Ein Stahlmast, der im Stil der Nachkriegszeit gehalten ist. Der darauf montierte Ausleger mit elliptischem Bogen trägt die Gaslichtattrappe. Einen mit LED bestückten Leuchtenkorpus, der wie eine Gasleuchte scheint. Die Glocke ist nicht mehr nach unten spitz, sondern besitzt eine runde Form. Diese Gaslaternen-Imitate sind jetzt schon an vielen Orten Berlins zu finden.

Bilder: Joachim Raetzer

ÜBERALL GASLEUCHTEN IM DAUERBETRIEB

Man fühlt sich an die letzten Jahre in der DDR erinnert. Schon ab Mitte der 1970er Jahre waren die verbliebenen Gasbeleuchtungsanlagen in einigen DDR-Städten total verschlissen. Es fehlte an Ersatzteilen, aber mancherorts auch an Kenntnissen. Hinzu kam der politische Wille, die Gasbeleuchtung grundsätzlich durch die dem sozialistischen Gesellschaftsbild eher entsprechende „moderne“ Elektrobeleuchtung zu ersetzen. Daher ließen Städte wie Berlin (Ost), Leipzig, Halle und andere die Gasleuchten einfach durchgehend brennen, was nun vor allem den Leuchtmitteln (Glühkörpern) erheblich zusetzte. Ende der 1980er Jahre funzelten Tausende Gaslaternen wegen dieser Verwahrlosung vor sich in. Manch einer sprach damals spöttisch von der „Ulbricht-Schaltung“. Offenbar hat sich Berlins Senatsverwaltung und die zusätzlich involvierten Unternehmen davon inspirieren lassen. In vielen Kiezen des alten West-Berlin leuchten die meisten Gaslaternen rund um die Uhr. Das regt so manchen Bürger auf und sorgte auch für Berichte in den Berliner Tageszeitungen.

Doch das Unverständnis der Anwohner kommt den Senats-Technokraten zupass. Denn flugs wird auf die „schwierige Situation bei der Ersatzteilbeschaffung hingewiesen“, die Gasleuchten seien „überaltert“ und „störanfällig“, genau deshalb sei es ja vonnöten, sie endlich durch elektrisches Licht zu ersetzen. Ein ganz mieses Spiel. Manch einer durchschaut diese Strategie, aber viele Berliner lassen sich offenbar buchstäblich hinters Licht führen. So hält sich dann bei einem Abriss der Gasleuchten so mancher lokaler Widerstand in Grenzen, sehr zum Wohlgefallen des rot-schwarzen Senats. Überhaupt scheinen sich Berlins Regierende alles heraus nehmen zu können. Denn selbst die Wahl zum Abgeordnetenhaus in einigen Wochen wird wohl nichts daran ändern. Viele Berliner wählen wohl auch weiter fleißig mit der Berliner SPD genau die Partei, die für die zahlreichen Missstände in der Hauptstadt verantwortlich ist. Und alle anderen relevanten politischen Gruppierungen (CDU, Grüne, Linke) buhlen lediglich darum, mit den Sozis ins Koalitionsbett steigen zu dürfen. Ein alternatives gegnerisches politisches Lager ist nicht in Sicht, und genau das ist schädlich für die Demokratie und hoffnungslos für Berlin.

BG



Bild oben: Gasleuchte in Ostberlin um 1985 im Dauerbetrieb; unten eine Berliner Gasleuchte 2015. Ganz unten: Im Quellweg in Siemensstadt brennen Anfang August 2016 fast alle Gasleuchten am Tag. Bilder: Slg. PGL



ENTSETZEN, TRAUER, WUT

Man traut sich inzwischen gar nicht mehr, eine Exkursion durch Berlin zu starten, beispielweise, um Besuchern der Stadt schöne Orte und – in unserem speziellen Fall – wunderbare Straßenlaternen zu zeigen.

Der Kissinger Platz in Wilmersdorf liegt etwas abseits der üblichen Wege. Wichtige Hauptverkehrsstraßen wie die Clayallee oder die Forckenbeckstraße tangieren diese Gegend erst etliche Hundert Meter weiter. Wir wissen nicht, warum die Städtischen Berliner Gaswerke GASAG hier ein kleines Gaslicht-Idyll gehegt und gepflegt hatten. Acht anmutige Bündelpfeiler mit Auslegern, an denen Gashängeleuchten montiert waren, sorgten für eine einzigartige Atmosphäre. Überhaupt war dieser Kiez durch ein Gaslicht-Ensemble geprägt: Auch Reihenleuchten, Modelleuchten und Aufsatzleuchten standen hier. Und in der Kissinger Straße konnte man auf zwei besondere Hängelichtmaste treffen, die es nur an dieser Stelle Berlins gab. Es war die Zeit, als die öffentliche Beleuchtung in den Händen der GASAG (Gasbeleuchtung) und der BEWAG (elektrische Beleuchtung) lag, und beide Energieversorger dafür Sorge trugen, dass die Hauptstadt stets im richtigen Licht erstrahlte. Vor einigen Jahren erst hatte man die Gaslichtständer am Kissinger Platz neu gestrichen. Ein Indiz für die dauerhafte Erhaltung dieses Kleinods? Weit gefehlt!

Offenbar in einer Hauruck-Aktion wurden die historischen Gasleuchten entfernt. Abgerissen, vielleicht schon zersägt, entsorgt. Mit der Aufstellung von albernem Stahlmasten mit Auslegern, an denen man Gashängelicht-Attrappen montiert hat, wollte man vielleicht die Anwohner für dumm verkaufen. Die Leuchten sehen ja irgendwie ähnlich aus, und sind doch nur abgeschmackte Fakes. Wie man hörte, konnte man die historischen Maste nicht auf LED-Betrieb umbauen. Ja, dann muss man es halt bleiben lassen!

Dieser Frevel ist durch nichts zu entschuldigen. Es steckt offenbar pure Absicht dahinter, auch die wertvollsten Zeugen der Gaslicht-Ära zu zerstören. Verantwortlich dafür sind die gewissenlosen Apparatschiks und Politbürokraten des rot-schwarzen Senats. Sie sind dafür verantwortlich, dass Berlin seine Geschichte entsorgt. Selbst vor dem Freilichtmuseum wird nicht Halt gemacht. Offenbar sind die Laternen dem Senat zu teuer.

Berlins Regierender Bürgermeister Müller, seines Zeichens ganz nebenbei auch Kultursenator (was für ein Treppenwitz), sorgt mit seiner Senatstruppe für diesen Akt der Barbarei. Die Namen Müller, Gaebler oder Lüscher stehen für die Vernichtung der historischen Gasbeleuchtung Berlins und für die Zerstörung eines einzigartigen Industriekulturguts. Was für eine Schande, was für ein beispielloser Skandal! Hinter verschlossenen Türen wurde offenbar ausgeheckt, Berlins wertvollen Gaslicht-Schatz zielgerichtet zu entsorgen. Seitdem sich engagierte Bürger und Vereine für die Erhaltung dieser speziellen Berliner Preziosen – nichts anderes stellen Berlins Gaslichter dar – einsetzen, begegnete ihnen Berlins zuständige Verwaltung und deren politische Spitze mit einer Mischung aus unbeugsamen Starrsinn, einer unbegreiflichen Blindheit und einer völligen Verbohrtheit.

Was diese Kamarilla aus gleichgesinnten Bürokraten, Politikern und davon profitierenden Geschäftsleuten seit einigen Jahren anrichtet, ist ein nicht wieder gut zu machender Schaden. Eine beispiellose Zerstörungssorgie! Die Gaslaternen-Vernichtung steht in einer unseligen Traditionslinie mit der Sprengung des Berliner Stadtschlösses im Jahr 1950 und mit den „Kahlschlagsanierungen“ der 1960er Jahre. Die Berlinerinnen und Berliner hätten am 18. September diesen Jahres die Wahl, dem Spuk ein Ende zu machen und diese Leute abzuwählen. Ihnen endlich einen Denkmittel zu verpassen für all das, was dieser seit 2001 von der SPD geführte Senat angerichtet oder auch nicht zustande gebracht hat. Dieses Journal versteht sich a priori als politisch neutral, doch hier sage ich: Schickt sie in die Wüste!

Nico Wolf



*Typisch Berlin: Die (Gas-)lichter der Nacht.
Sie sorgen für Behaglichkeit und bringen
Ruhe in die Kieze der Metropole.
Bilder: Slg. PGL*

UNBEQUEME FRAGEN IM ABGEORDNETENHAUS

Jutta Matuschek, für die Partei „Die Linke“ sowie deren Vorgängerin PDS seit 21 Jahren Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses und von 1995 bis 2011 verkehrspolitische Sprecherin, beobachtet seit Jahren die Pläne des Senats zur Abschaffung der Gasstraßenbeleuchtung und sieht diese äußerst kritisch. Sie lehnt den großflächigen Abriss der Berliner Gasstraßenbeleuchtung aus kulturhistorischen, aber auch ökonomischen und ökologischen Gründen ab und wünscht sich stattdessen, dass sich die zuständige Senatsverwaltung eher um viele Tausend in die Jahre gekommene Elektro-Straßenleuchten kümmern und diese erneuern sollte.

In der Vergangenheit hat Jutta Matuschek schon häufig Fragen gestellt, die den Verantwortlichen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht sonderlich gefallen haben dürften. Im Juni dieses Jahres legte sie in drei unterschiedlichen Anfragen zum Thema „Gaslicht“ einen umfangreichen Fragenkatalog vor. Wir wollen unseren interessierten Lesern die Fragen sowie die entsprechenden Antworten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nicht vorenthalten, zumal das Thema zwar öffentlich ist, die Ausführlichkeit der Fragen und Antworten jedoch üblicherweise nicht in dieser Ausführlichkeit kommuniziert wird. Unten sowie auf den nächsten Seiten drucken wir die Anfragen der Abgeordneten Jutta Matuschek mit allen Einzelfragen und den Antworten der Senatsverwaltung ab. Die Anfragen datieren vom 14. Juni 2016, gingen einen Tag später im Berliner Abgeordnetenhaus ein und wurden am 29./30. Juni 2016 beantwortet.

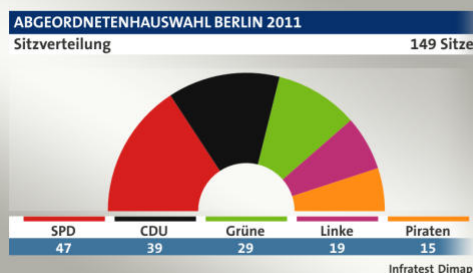
Jutta Matuschek war von 2009 bis 2011 haushaltspolitische Sprecherin ihrer Fraktion, seit 2011 ist sie für Wirtschaft zuständig und zudem im Flughafen-Untersuchungsausschuss.

Leider wird Jutta Matuschek zum Ende dieser Legislaturperiode das Abgeordnetenhaus verlassen. Wir haben Frau Matuschek seit Jahren als äußerst kompetente Fachfrau für Finanzen erlebt, die im Gegensatz zu manch anderen Politikern sehr authentisch wirkt und nicht diesen typischen „Politiker-Sprech“ drauf hat. Für die Menschen, so auch für engagierte Gaslicht-Schützer, hatte sie immer ein offenes Ohr. Sehr schade, dass sie nun aufhört.

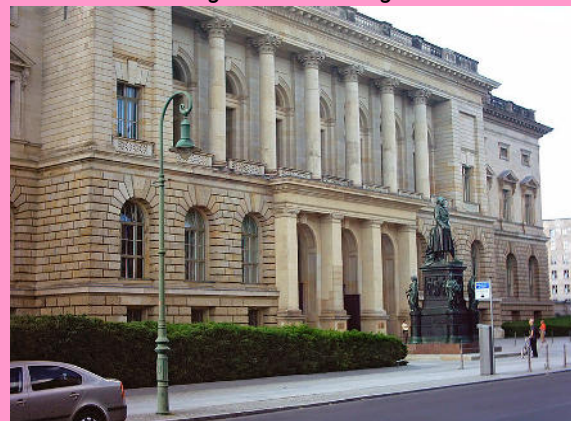
Bettina Grimm



Oben: Jutta Matuschek, Bild: Martin Rulsch, Wikimedia Commons, CC-by-sa 4.0



Die Sitzverteilung im Berliner Abgeordnetenhaus



Das Abgeordnetenhaus von Berlin, früher Preußischer Landtag, Bild: Jens Lordan und Jailbird

Gaslicht I - Wartung der Gasbeleuchtung im Straßenraum

Frage 1: Wie ist die jährliche Wartung der Gasleuchten im Berliner Straßenraum vertraglich geregelt und wer kontrolliert die Einhaltung?

Antwort zu 1: Das Land Berlin hat einen Vertrag zum Management der öffentlichen Beleuchtung mit der Vattenfall Europe Netzservice GmbH (Vattenfall) geschlossen. Dieser umfasst insbesondere die Leistungen zur Planung, Vergabe, Kontrolle und Abrechnung von Wartung, Störungs- und Schadensbeseitigung an allen Beleuchtungsanlagen, somit auch an den Gasleuchten. Die ausgeführten Kontrollen der beauftragten Firmen durch Vattenfall werden monatlich dokumentiert. Stichprobenartig wird die Kontrolltätigkeit durch den zuständigen Fachbereich der Senatsverwaltung überprüft und bei Bedarf mit Vattenfall und den beauftragten Firmen ausgewertet.

Frage 2: Wie ist es zu erklären, dass in letzter Zeit verstärkt die Steuerungsteile zum Ein- und Ausschalten der Gasleuchten ausfallen?

Frage 3: Warum werden bei der Wartungsfirma nicht ausreichend Ersatzteile für die Schaltungselemente vorgehalten?

Frage 4: Wer ist der Hersteller dieser Schaltungselemente und warum werden diese nicht kurzfristig beschafft?

Antworten zu 2, 3 und 4: Die Gasleuchten werden über Dämmerungsschalter ein- und ausgeschaltet. Die technische Lebensdauer eines Dämmerungsschalters beträgt wegen der hohen thermischen Belastung ca. 10-15 Jahre. Bei einem Bestand von aktuell ca. 34.000 Gasleuchten ist mit einem jährlichen Ausfall von ca. 3.000 Dämmerungsschaltern zu rechnen. Defekte Schalter werden ausgebaut und können bis zu zwei Mal repariert werden. Für die Reparatur ist Vattenfall im Rahmen des Managementvertrages verantwortlich und hat grundsätzlich ausreichend Material dafür vorzuhalten. In 2016 ist die Reparatur von ca. 5.000 Dämmerungsschaltern beauftragt. Zurzeit werden ca. 200 Dämmerungsschalter pro Woche repariert und ausgeliefert. Zudem hat das Land Berlin bereits 2015 Mittel für die Beschaffung von 2.000 neuen Dämmerungsschaltern bereitgestellt. Eine Marktabfrage durch den Manager der öffentlichen Beleuchtung ergab, dass es in Deutschland derzeit zwei Hersteller für Gasdämmerungsschalter gibt. Bei den Lieferungen Ende des vergangenen Jahres gab es Probleme mit einem Magnetventil welches aus Italien geliefert wird. Beide Lieferanten beziehen dieses beim selben Vorlieferanten. Der Markt für Ersatzteile der Gasleuchten ist sehr klein, die Möglichkeit auszuweichen, besteht nicht. Einer der beiden Lieferanten war mehrere Wochen nicht in der Lage, den Fehler zu beheben. Für 2016 wurden Mittel für 3.000 neue Dämmerungsschalter bereitgestellt, eine weitere Beschaffung von 3.000 Stück wird derzeit vorbereitet.

Frage 5: Was geschah mit den Schaltungselementen aus den bisher abgebauten Gasleuchten?

Antwort zu 5: Alle abgebauten Gasleuchten wurden in der Werkstatt geprüft und ganz überwiegend aufgearbeitet und kommen als Gasleuchten wieder zum Einsatz. Auch die Dämmerungsschalter werden - sofern möglich - repariert und wieder verwendet.

Gaslicht II - Gaslichtfreilichtmuseum vor dem Aus?

Frage 1: Wie beurteilt der Senat die Tatsache, dass bei den meisten Leuchten des Gaslichtmuseums im Tiergarten Brenner und andere funktionsrelevante Bauteile entfernt wurden?

Antwort zu 1: Wie alle technischen Anlagen unterliegen auch die Leuchten im Museum dem Verschleiß. Bei Gasleuchten kommt die thermische Belastung hinzu. Auf Grund von Korrosion drohte bei mehreren Gasleuchten der Brenner herunter zu fallen und die Glasschale zu zerstören. Aus Sicherheitsgründen mussten diese Brenner entfernt werden. Die Brenner liegen bei der Wartungsfirma.

Frage 2: Teilt der Senat die Meinung, dass diese Schäden nicht im Zuge von Vandalismus entstanden sind, die meisten Leuchten also aus anderen als Vandalismusgründen nicht funktionieren?

Antwort zu 2: Die Schäden resultieren ganz überwiegend aus Vandalismus, es handelt es sich hauptsächlich um zerstörte Glasschalen, Graffiti-schmierereien und Diebstahl, u.a. von Buntmetall.

Frage 3: Warum ist der Standort Tiergarten für den Senat ein ungeeigneter Standort für das dort seit Jahren befindliche und beliebte Gaslichtfreilichtmuseum? Welche anderen frei zugänglichen Orte wurden für eine Standortverlegung von wem geprüft?

Antwort zu 3: In den vergangenen Jahren sind die Anlagen regelmäßig durch Vandalismus zerstört und mit hohem Aufwand repariert worden. Die Anlagen stehen ungesichert in der zum Teil schlecht einsehbaren Grünanlage. Da es sich bei den Leuchten überwiegend um Einzelstücke handelt, ist die Reparatur zeit- und kostenintensive Manufakturarbeit. Um den Museumsbestand nicht dauerhaft zu gefährden, ist ein alternativer Standort gesucht worden. Auch andere Standorte, wie z. B. die Schlosstraße und der Klausener Platz in Charlottenburg oder das BUGA1-Gelände in Marzahn wurden diskutiert. Die Standorte wurden wegen des bestehenden Denkmalschutzes bzw. hoher Investitionen für neue Gasleitungen nicht weiter verfolgt.

Frage 4: Wer war bisher für die Wartung und Pflege des Freilichtmuseums für europäische Gasbeleuchtungen zuständig, warum wird diese Arbeit nicht fortgesetzt?

Antwort zu 4: Die Wartung und Pflege der Gasleuchten im Freilichtmuseum ist Bestandteil des Managementvertrages und somit in der Zuständigkeit von Vattenfall Europe Netzservice GmbH (Vattenfall). Vattenfall hat die Firma Braun Lighting Solutions e. K. mit der Wartung und Störungsbeseitigung beauftragt. Die Leistungserbringung wurde zu keiner Zeit ausgesetzt. Die Wartung der Leuchten im Museum erfolgt quartalsweise. Im Vergleich hierzu findet die Wartung an der Gasstraßenbeleuchtung einmal jährlich statt.

Frage 5: Wie hoch waren die Wartungs- und Betriebskosten für dieses einmalige Museum in den letzten 10 Jahren (bitte nach Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Antwort zu 5: Die Kosten für die Wartung und Betrieb in den letzten 10 Jahren lassen sich nicht genau ermitteln. Nach einer gesponserten Generalsanierung ca. 2006 wurde die Wartung und Störungsbeseitigung regelmäßig im Rahmen des Managementvertrages vergeben. Auf Grund der hohen Vandalismusschäden wurden in 2012 zusätzlich ca. 25.000,- € für Instandsetzungsarbeiten aufgebracht. Durch Spendenmittel wurden Hinweisschilder ersetzt. Neuanschaffungen wurden für den Betrieb vorbereitet.

Frage 6: Wie hoch schätzt der Senat die nötigen Kosten zur Wiederherstellung der Betriebsfähigkeit aller im Gaslichtfreilichtmuseum zusammengetragenen Gasleuchten? Wie viele Gasleuchten sind insgesamt am Standort Tiergarten aufgestellt?

Antwort zu 6: Die Kosten für die Wiederherstellung der Gasleuchtensammlung werden auf ca. 200.000 Euro geschätzt. Für die 93 Leuchten liegen kaum Konstruktionsunterlagen vor, zerstörte Teile müssen von Hand neu konstruiert und hergestellt werden.

Frage 7: Wie viele der Exponate sollen nach einem eventuellen Umzug zum Technikmuseum wo konkret aufgestellt werden? Wird die freie Zugänglichkeit, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden, gewährleistet bleiben? Wenn nein, warum nicht?

Frage 8: Wann soll der Umzug der Gasleuchten konkret erfolgen und welches Konzept liegt für die Vermarktung dieses einmaligen Museums vor?

Antwort zu 7 und 8: Das Deutsche Technikmuseum Berlin (DTMB) erstellt derzeit eine Standortplanung. Bereits heute betreibt das Museum 43 Gasleuchten, die durch Exponate aus der Sammlung des Gaslaternen-Freilichtmuseums ersetzt werden. Wie viele Standorte darüber hinaus entstehen, lässt sich heute noch nicht abschätzen. Nach Abschluss der Planung werden die ersten Leuchten im Tiergarten abgebaut und aufgearbeitet. Der Umzug findet dann in Abstimmung mit dem DTMB statt. Das DTMB prüft, wie und zu welchen Bedingungen die Gasleuchten auf dem Außengelände des Museums präsentiert werden sollen.

Gaslicht III - Flächendenkmalschutz für Gasbeleuchtung

Frage 1: Gibt es inzwischen eine vollständige Konzeption zur Unterschutzstellung der Berliner Gasbeleuchtung als industrielles Flächendenkmal, wenn ja, wo kann man das nachlesen? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 1: Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und das Landesdenkmalamt (LDA) haben 2013/14 eine Konzeption zur Erhaltung der Berliner Gasbeleuchtung erarbeitet und abgestimmt. Diese Konzeption beinhaltet die Erhaltung der historischen Gasbeleuchtung in denkmalgeschützten historischen Quartieren wie zum Beispiel Alt-Lietzow oder dem historischen Zentrum Charlottenburgs um die Schloßstraße. Dadurch konnten zirka 3.300 Gasleuchten geschützt werden. Alle überlieferten Leuchttypen wurden dabei berücksichtigt. Darüber hinaus sollen in weiteren historischen Quartieren bei einer Umrüstung auf lichtemittierende Dioden-Leuchten des gleichen Typs Form und Lichtfarbe der Gasleuchte weitestgehend erhalten werden. Die nachrichtliche Übernahme des geschützten Gaslaternenbestands in das öffentlich zugängliche Denkmalinformationssystem des Landes Berlin (Denkmalliste, Denkmalkarte, Denkmaldatenbank) befindet sich in Vorbereitung. Eine gemeinsame Veröffentlichung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und des Landesdenkmalamtes ist in der Reihe „Beiträge zur Denkmalpflege in Berlin“ geplant.

Frage 2: Sind dem Senat Studien, Erklärungen und ähnliches bekannt, wonach die Berliner Gasbeleuchtung als industrielles Flächendenkmal unter Schutz gestellt werden sollte, wenn ja, welche?

Antwort zu 2: Dem Senat ist ein Gutachten vom März 2013 bekannt. Das Gutachten geht davon aus, dass der überlieferten Gasbeleuchtung als Netz und in ihrer Gesamtheit Denkmaleigenschaft zukommt. Nach Mitteilung des Landesdenkmalamts Berlin ist bei Zeugnissen großstädtischer Infrastruktur (Energie, Wasser- und Abwasserversorgung, Verkehr) die Erhaltung einer Auswahl der überdurchschnittlich bedeutenden Anlagen von der Erzeugung über die Verteilung bis zur Anwendung erforderlich. Das gilt insbesondere bei massenhaft auftretenden historischen Kleinobjekten wie der Gasbeleuchtung. Diese Auswahl ist bereits bei Bauwerken der Gaserzeugung und -verteilung vorgenommen worden und deren Eintragung in die Berliner Denkmalliste erfolgt. Im Zeitraum 2013/14 wurde die Festlegung für die öffentliche Gasbeleuchtung getroffen. Dies erfolgte unter besonderer Berücksichtigung der Gasbeleuchtung in Flächendenkmalen, da hier der Zeugniskarakter durch das zeittypische städtebauliche und architektonische Umfeld am besten zum Tragen kommt.

Frage 3: Sieht der Senat Möglichkeiten, die Aktivitäten zur stärkeren Förderung der Industriekultur auch auf die Gasbeleuchtung anzuwenden, wenn ja, welche, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 3: Mit dem Erhalt von ca. 3.300 Gasleuchten gewährleistet der Senat einen Beitrag zur Bewahrung der Gasbeleuchtung und zur Förderung der Industriekultur.

Frage 4: Was unternimmt der Senat, um die touristische Bedeutung der Berliner Gasbeleuchtung stärker im Stadtmarketing hervorzuheben?

Antwort zu 4: Die Bedeutung der Gasbeleuchtung für die Berliner Stadtgeschichte wird nach der Dislozierung des Gasleuchten-Museums vom Tiergarten auf das Parkareal des Deutschen Technikmuseums qualitativ deutlich besser dargestellt werden können und damit auch für Touristen von größerer Attraktivität sein. Diesbezügliche Planungen werden zurzeit von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und der Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin ausgearbeitet und stehen unmittelbar vor ersten Realisierungsschritten.

MOABIT - LED-EXPERIMENT GESCHEITERT

Die Einwohner des sogenannten Beusselkiezes in Berlin-Moabit haben sich gegen die Senatspläne für eine neue „Kiez-Beleuchtung“ erfolgreich zur Wehr setzen können. Der Zündfunke hatte die Pläne in den Ausgaben Nr. 64 (Seiten 5/6) und 65 (Seiten 8/9) ausführlich vorgestellt. Neue LED-Leuchten, in welchem Design auch immer, sind vorerst vom Tisch. Die Bürgerinitiative um den Anwohner Volker Elingshausen hatte bekanntlich eine Initiative für die Beibehaltung der Gasbeleuchtung gestartet und viel Zuspruch bekommen. 4.500 Flugblätter hatte man im betroffenen Viertel verteilt sowie eine Online-Petition gestartet. Diese Petition zur Gaslicht-Erhaltung brachte 660 Unterstützer, davon nachweislich 250 aus dem besagten Beusselkiez. Die Initiative wurde auch vom Bezirk Mitte sowie Bezirksbürgermeister Christian Hanke unterstützt. Bereits im Mai wurden zwei Einwohneranfragen zur Erhaltung der Gasleuchten in die Bezirksverordnetenversammlung eingebracht und von allen Fraktionen mitgetragen.

Zudem ergab auch die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführte Bürgerbefragung ein Resultat, dass den Verantwortlichen nicht sonderlich geschmeckt haben dürfte. Bei 428 teilnehmenden Anwohnern des betroffenen Kiezes sprach sich eine deutliche Mehrheit für den Weiterbetrieb der Gasleuchten aus oder – falls eine Umstellung auf elektrische Beleuchtung „unabdingbar“ wäre – für die Installation sogenannter LED-Gaslichtimitate. Dazu ist zu sagen, dass diese beiden Varianten, also Erhaltung der Gaslaternen oder Umstellung auf Gaslicht-Fakes in der Fragestellung des Senats gar nicht vorkamen. Von den vorgestellten sieben neuen LED-Leuchten erhielt lediglich das Modell „Lucento“ einige Stimmen. Deutlich wurde auch, dass die Anwohner eine sogenannte Verbesserung des Beleuchtungsniveaus nicht für notwendig erachten. Gerade das war ja von der Senatsverwaltung immer wieder vorgetragen worden, um angeblich einer durch zu dunkle Straßen verstärkt aufkommenden Kriminalität besser begegnen zu können.

Laut Mitteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung soll das geplante Projekt mit neuen LED-Leuchten für Moabit nicht weiter verfolgt werden. Für einen Austausch der originalen Gasleuchten durch elektrische LED-Gaslicht-Attrappen seien allerdings keine finanziellen Mittel vorhanden. Aber wozu Attrappen, wo es (Gaslicht-)Originale gibt!

Bettina Grimm

A
K
T
U
E
L
L



UICH BIN ÜBERFLÜSSIG! ⇔ ICK BIN EEN BERLINA U

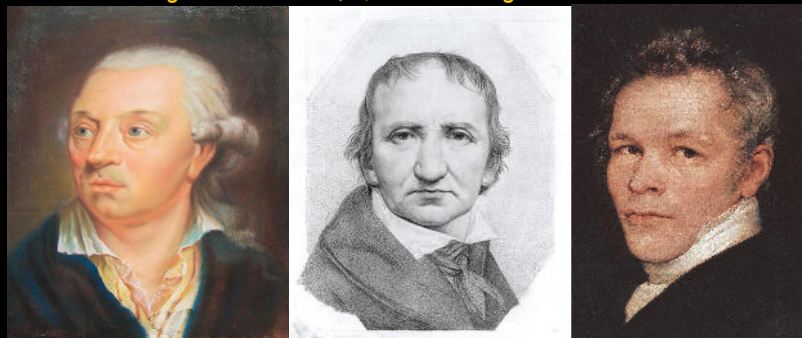
HAPPY BIRTHDAY - DAS BRANDENBURGER TOR WIRD 225

Ein Denkmal und weltberühmtes Wahrzeichen feiert Geburtstag! Am 6. August 1791 wurde das Brandenburger Tor für die Öffentlichkeit freigegeben. Architekt war Carl Gotthard Langhans (1732-1808), der vom preußischen König Friedrich Wilhelm II. zuvor beauftragt worden war. Fertig gestellt war das Tor 1791 aber noch nicht, es fehlte die von Johann Gottfried Schadow (1764-1850) geschaffene Bronzeplastik der Friedensgöttin auf einem von vier Pferden gezogenen Wagen. Sie wurde erst zwei Jahre später auf das Tor gesetzt, was vielen züchtigen Berlinern jedoch als zu freizügig missfiel. Berlins Volksmund verpasste der Quadriga daraufhin die Bezeichnung „Der nackte Kutscher da oben“. Daraufhin verhüllte Schadow die spartanisch bekleidete Friedensgöttin mit einem langen Gewand. Übrigens sollte das Bauwerk den Namen „Friedenstor“ erhalten, doch dieser Name hat sich nicht durchsetzen können.

Das frühklassizistische Brandenburger Tor mit fünf Durchgängen, einer Gesamtbreite von 65,5 Metern, einer Höhe von 26 und einer Tiefe von elf Metern hat in seiner 225jährigen Geschichte vieles erlebt. 1806 ließ Napoleon nach seinem Einzug in Berlin die Quadriga mitgehen. Als preußische Truppen 1814 in Paris einmarschierten und Napoleon klein beigegeben musste, kam sie wieder zurück und hieß bei den Berlinern fortan „Retourkutsche“.



*Das Brandenburger Tor im Jahr 1796,
Bild: Berger nach Lüdtké, Quelle: Stiftung Stadtmuseum Berlin*



V.l.n.r. C.G. Langhans, J.G. Schadow, K.F. Schinkel



*Das Brandenburger Tor in festlichem Schmuck am Sedantag
1898, Bildquelle: Unbekannt, Wikicommons*



*Im Jahr 1956, fünf Jahre vor dem Bau der Mauer, war es noch
möglich, mit dem Auto vom Westteil durch das Tor in den
Ostsektor zu fahren, Bildquelle: Unbekannt, Wikicommons*

Aus der Friedensgöttin Schadows machte Karl Friedrich Schinkel (1781-1841) nun die Siegesgöttin Victoria und stattete sie mit Eisernem Kreuz und Eichenlaub anstelle des Lorbeerkränzes aus. 100 Jahre lang blieb das Brandenburger Tor das Siegestor. Preußische Truppen ließen sich nach den erfolgreichen Kriegen von 1864, 1866 und 1871 von der Bevölkerung feiern. Nach Gründung des Kaiserreiches wurde es alljährlich zum Sedantag (2. September), einem nationalen Gedenktag, pompös geschmückt. Erst 1918 endete die Tradition siegreicher Einzüge. Als im Dezember 1918 deutsche Truppen durch das Tor marschierten, waren diese im Kampf zwar unbesiegt geblieben, doch der Erste Weltkrieg war verloren und die Monarchie beendet. Kaiser Wilhelm II. ging ins Exil.

Zwischen 1918 und 1933 wurden hier Feiern zu Ehren der republikanischen Weimarer Reichsverfassung gefeiert, bemerkenswert war sicher auch der Trauerumzug zum Tod des Reichsaußenministers Gustav Stresemann im Jahr 1929. Erst mit der Machtergreifung durch die Nazis kam das Tor wieder zu zweifelhafter Berühmtheit. Berühmtigt war der Fackelzug der SA bei der Machtergreifung Hitlers am 30. Januar 1933. Das unrühmliche Ende der NS-Herrschaft ist bekannt, das Tor stand schwer beschädigt inmitten einer verwüsteten Stadtlandschaft.

Nach Gründung der DDR wurde das auf Ost-Berliner Gebiet liegende Brandenburger Tor einer der Schauplätze des Aufstandes vom 17. Juni 1953. Genau hier verlief nun die Demarkationslinie zwischen dem sowjetischen Sektor und den Westsektoren. Kurzzeitig dachten die DDR-Machthaber sogar daran, das Tor zu sprengen, doch dieser Kelch ging an dem Wahrzeichen vorbei.

DER ZÜNDFUNKE

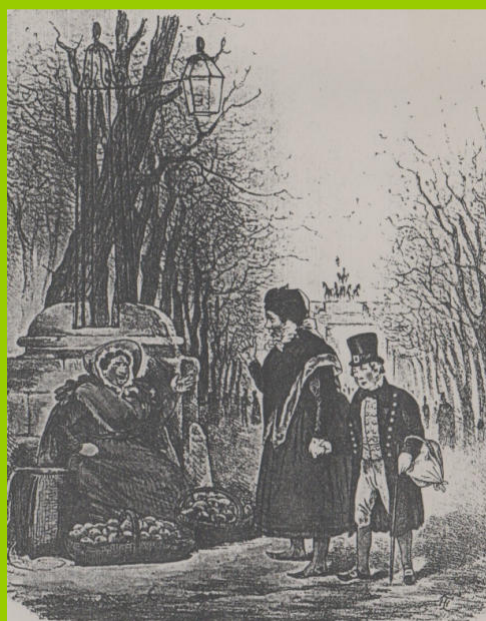
Die Welt hielt den Atem an, als am 13. August 1961 die DDR den Westteil Berlins abriegeln ließ und das Tor nun zum Symbol der deutschen Teilung wurde. Von der Westseite aus war das Tor unerreichbar geworden, schwer bewacht und auf der westlichen Seite mit Stacheldraht zugestellt. Später wurde daraus die Berliner Mauer. Dieser Zustand sollte exakt 10.136 Tage andauern. Am 9. November 1989 endete die Teilung der Stadt mit der Grenzöffnung. Die Mauer fiel und das Brandenburger Tor wurde nun zum neuen Symbol der Freiheit. Bitte auch die (letzte) Seite 68 beachten!

Nun sind weitere knapp 27 Jahre vergangen, der Pariser Platz wurde bebaut und neu gestaltet. Ein Durchfahren mit dem Auto ist nicht mehr möglich. Der Platz zur Tiergarten-Seite hin wurde umbenannt, dort strömt der Fahrzeugverkehr in Nord-Süd-Richtung. Zahlreiche Berlin-Besucher kommen täglich hierher und wollen das berühmte Tor sehen. Leider lässt es der Senat seit Jahren zu, dass rund um das Brandenburger Tor permanent Veranstaltungen stattfinden, was die Aufenthaltsqualität an diesem Wahrzeichen doch sehr beeinträchtigt. Der Werberummel findet viel zu oft statt, ist das vielleicht ein Tribut an die sogenannte Spaßgesellschaft?

Wir belassen es nun bei diesen historischen wie aktuellen Betrachtungen und schauen uns das Tor mitsamt der beiden anliegenden Vorplätze einmal beleuchtungstechnisch an. Und da gibt es viel Interessantes zu berichten.



Oben: Luftaufnahme vom Herbst 1961, die Mauer steht.
Bild: Bundesarchiv B 145 Bild-P 061246;
Unten eine Aufnahme von 2005, Bild: Colocho



*„Liebeken, können se mich nich sagen, wat det da oben uf det Dohr vor'ne Puppe is?“
„Ja nu, wat wird det sinn! Alte römische Geschichte, Kurfürsten von Brandenburg, siebenjährige Krieg, det is et!“
„Ah so! Na ik danke recht sehr.“*

„Liebeken, können se mich nich sagen, wat det da oben uf det Dohr vor'ne Puppe is?“

„Ja nu, wat wird det sinn! Alte römische Geschichte, Kurfürsten von Brandenburg, siebenjährige Krieg, det is et!“

„Ah so! Na ik danke recht sehr.“

Bild links: Am Pariser Platz um 1815, eine Öllaterne ist an einem Gittermast montiert. Spaßkarte mit Text, Quelle unbekannt. Text auf Berlinerisch (siehe oben).

Das Brandenburger Tor wird auf zwei Seiten von bekannten Plätzen Berlins umgeben. Auf der westlichen Seite liegt der Platz des 18. März, der bis zum 15. Juni 2000 „Platz vor dem Brandenburger Tor“ hieß. Auf östlicher Seite findet sich der Pariser Platz, der unmittelbar in den Boulevard „Unter den Linden“ übergeht. Genau hier begann am 19. September 1826 die Geschichte der Gasstraßenbeleuchtung Berlins. Bis dahin sorgten Öllaternen für spärliches Licht, auch am Brandenburger Tor.

Als die Kunde über die „neumodische Gasbeleuchtung“ in London und Paris nach Berlin kam, war es nur noch eine Frage der Zeit, wann auch Berlin „helle“ würde. Skepsis und Neugierde hielten sich bei der Bevölkerung die Waage, aber aufzuhalten war die Erleuchtung nicht. Gerade hatte das königliche Preußische Innenministerium mit der englischen Gasgesellschaft „Imperial Continental Gas Association“ einen Vertrag über 20 Jahre zur Belieferung mit Gas abgeschlossen.



Stahlstich von J. Hausheer (1835), damals hingen Öllaternen an Seilüberspannungen im Brandenburger Tor, doch unweit des Tores brannten bereits Gasleuchten.

DER ZÜNDFUNKE

Und dann war es endlich soweit: Der herbstliche Himmel wurde dunkler und dunkler. Auf einmal ging ein Ruck durch die wartende Menge. Auf dem Mittelstreifen der Linden in unmittelbarer Nähe zum Brandenburger Tor flackerten die ersten 26 Gaslaternen Berlins. Zwei Tage später schrieb die Vossische Zeitung: „Berlin den 20sten. Gestern Abend sahen wir zum ersten Mal die schönste Straße der Hauptstadt, die zugleich unser angenehmster Spaziergang ist, die Linden, im hellsten Schimmer der Gasbeleuchtung. Eine große Menge Neugieriger war durch das Schauspiel herbeigelockt worden und alle schienen davon überrascht; denn heller haben wir selbst bei glänzenden Illuminationen die Linden nicht gesehen. Nicht in dürrtigen Flämmchen, sondern in handbreiten Strömen schoß das blendende Licht hervor, das so rein ist, daß man in einer Entfernung von 20 bis 25 Schritten von den größeren Laternen einen Brief recht gut lesen konnte...“

Bild rechts: Nachbau einer Camberwell-Laterne, es war die erste Berliner Gas-Straßenlaterne. Ursprünglich als Öllaterne in England konzipiert, wurde sie ab 1826 in Berlin eingesetzt. Bild: Manfred Brueckels



Der Pariser Platz um 1840, erstmals ist deutlich ein Gaskandelaber auf der Platzmitte zu erkennen. Nach zeitgenössischen Archivalien hatte die Gaslaterne 12 Flammen. Die Laterne war ein sogenannter Perronkandelaber, die aufgesetzte Leuchte hatte sechs Seiten mit steil auseinanderstrebenden Scheiben. Bild und Ausschnittvergrößerung: Radierung von Ludwig Eduard Lütke (1801-1850)

Im Laufe der nächsten Jahrzehnte änderten sich die verwendeten Laternenmodelle, und auch die Gasbeleuchtung wurde intensiviert, auf dem Pariser Platz fanden 1880/81 erste Versuche mit englischen Bray-Brennern statt, die ein deutlich helleres Gaslicht erzeugten. Die Bray-Brenner waren weiter entwickelte Schnittbrenner, deren Brennerköpfe mit einer Aushöhlung versehen waren, dadurch strömte das Gas gleichmäßiger heraus und die Flamme wurde größer und ruhiger. Allerdings verbrauchten diese Brenner mehr als das Doppelte der herkömmlichen Schnittbrenner. Aber zu dieser Zeit ahnte noch niemand, dass 1885 eine bahnbrechende Erfindung – das Gasglühlicht – die Gasbeleuchtung enorm verbessern würde.

Bilder rechts: Gaslaternen der zweiten Generation, verwendet ab 1849, Quelle: Ausschnitte von Gemälden Eduard Gärtners (links „Gendamenmarkt“ ,1857, rechts „Die Bauakademie“ 1868).



DER ZÜNDFUNKE



Links: Gaskandelaber mit fünf Laternen wurden sowohl auf dem Platz vor dem Brandenburger Tor als auch auf dem Pariser Platz aufgestellt. Der Kandelaber wurde von Heinrich Strack entworfen; rechts ein Portrait Stracks.
Bild: Quellen unbekannt, Sammlung Hans Heckmann.

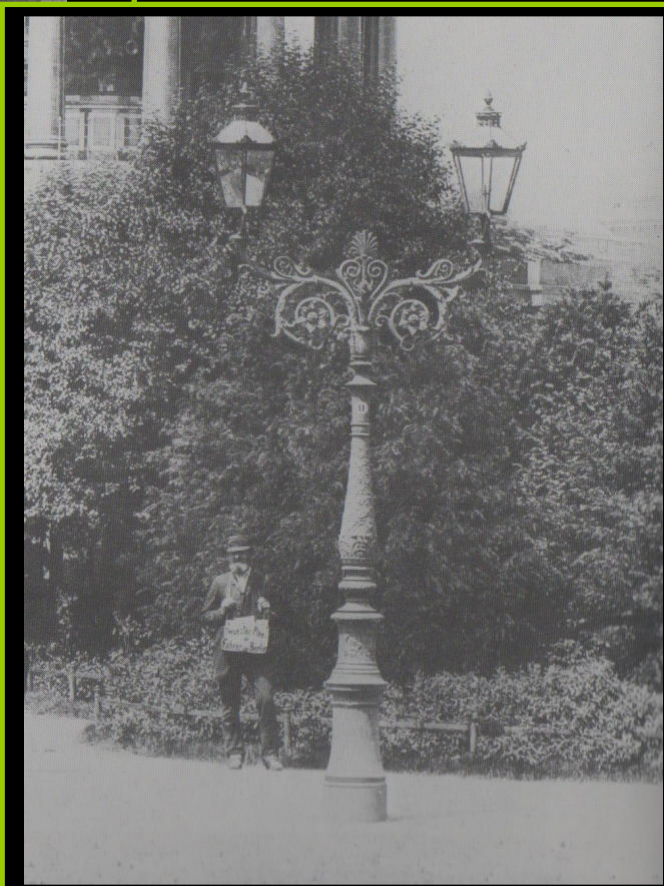
Auf der westlichen Seite wurden ab etwa 1865 fünfarmige Platzkandelaber aufgestellt. Deren Laternen waren mit Schnittbrennern ausgerüstet. Die Lichtpunkthöhen lagen bei etwa sechs Metern. Auffällig an den Gaskandelabern waren die achtseitigen, abgetreppten Sockel mit Schmuckringen und Bärenfiguren an den Ecken. Eine kannelierte und nach oben leicht verjüngte Säule, die mit einem umlaufenden Ornamentband geschmückt ist, trug vier astartige Ausleger mit sechsseitigen Gaslaternen, in der Mitte des Mastfortsatzes war eine höher gelegene und zum Dach hin stark verbreitende Laterne montiert. Derartige Gaskandelaber wurden damals auf verkehrsreichen Plätzen und Verkehrsinseln aufgestellt.

Auf der östlichen Seite begann man ab 1868 ebenfalls mit der Installation dieser Gaskandelaber sowie zusätzlich zweiarmiger Kandelaber, darauf wurden sechsseitige Gaslaternen montiert. Die Lichtpunkthöhe betrug ebenfalls etwa sechs Meter. Auch diese Kandelaber fanden zahlreiche Verwendung für verkehrsreiche Straßen, Plätze und Brücken. Sie standen Unter den Linden, aber auch im Tiergarten. Ausgestattet waren die Laternen mit Mehrfach-schnittbrennern (Bild unten).



Der Platz vor dem Brandenburger Tor, Blick von der Tiergarten-Seite, im Vordergrund Stracks Zweiarm-Kandelaber, weiter hinten mehrere fünfarmige Gaskandelaber, Aufnahme um 1900. Bild: unbek., Slg. H. Heckmann

Beide Kandelaber wurden von dem in Bückeburg geborenen Johann Heinrich Strack (1805-1880) entworfen. Strack war Architekt und ein Schüler Karl Friedrich Schinkels. Er war sehr vielseitig, auf sein Konto gehen vor allem zahlreiche berühmte Bauwerke, aber auch Möbel und Inneneinrichtungen. Strack lehnte sich an die klassische Antike an, allerdings weiterentwickelt durch Ideen Schinkels. Während die mehramigen Platzkandelaber allgemein überzeugen konnten, überzog man ihn für die zweiarmigen Gaskandelaber mit herber Kritik. Diese wurden als „genudelte Laternenpfähle“ bezeichnet, deren „Arabesken der Arme und die Palmette in der Mitte miteinander um die Palme der Geschmacklosigkeit ringen würden.“ Mehr Lob bekam Strack 1853 für den Entwurf der vier Gaskandelaber für das Reiterstandbild Friedrichs des Großen Unter den Linden. Rekonstruktionen dieser Strackschen Kandelaber und Leuchten wurden im Jahr 2000 hergestellt und werden wieder als Denkmalbeleuchtung eingesetzt, allerdings elektrisch betrieben, obwohl man anfangs sogar daran dachte, sie mit Gas zu betreiben.



36
DER ZÜNDFUNKE



Der Platz vor dem Brandenburger Tor im Jahr 1899. Fünfmilige Gaskandelaber als Platzbeleuchtung, am Rand auch zweimilige Kandelaber. Rechts das Brandenburger Tor, im Hintergrund der Reichstag mit der originalen Kuppel von Paul Wallot. Dazu ein reges Treiben mit Pferdestraßenbahnen, Kutschen, Fuhrwerken und Spaziergängern. Bildquelle: unbekannt, Slg. Hans Heckmann



*Oben: Der Pariser Platz im Winter 1866. Gaskandelaber und einzelne Laternen sorgen für Licht, der Platz selbst ist noch unbefestigt.
Unten: Ansicht im Jahr 1885, links das direkt neben dem Brandenburger Tor befindliche Haus Liebermann, dort lebte der berühmte Maler.
Bilder oben: Quelle unbekannt, Sammlung Hans Heckmann, Bild unten: F.A. Schwartz*



DER ZÜNDFUNKE



Der Pariser Platz um 1885 mit den zweiarmigen Gaskandelabern von Heinrich Strack. Der Platz wurde bereits ab 1850 baulich im klassizistischen Stil vereinheitlicht. Im Jahr 1880 gestaltete Gartenbaudirektor Hemann Mächtig den Platz mit zwei rechteckigen Schmuckbeeten und Brunnen neu.



Bildquelle: unbekannt, Sammlung Hans Heckmann

Die Gasbeleuchtung am Brandenburger Tor blieb bis Ende des 19. Jahrhunderts bestehen. Doch mit der Einführung des elektrischen Bogenlichts in Berlin änderte sich das. Am 30. August 1888 gingen 108 Bogenlampen mit hell-weißem Licht unter anderem auf der Straße Unter den Linden und auf dem Pariser Platz in Betrieb. Kurz zuvor hatte sich der Berliner Architekten-Verein hinsichtlich der Gestaltung der Laternen für den Entwurf in Form eines Bischofsstabes des Regierungsbaumeisters und Aachener Architektur-Professors Ludwig Schupmann (1851-1920) entschieden. Seine Kandelaber-Entwürfe galten als äußerst repräsentativ und für die Bedeutung der geplanten Standorte angemessen. Gleichwohl blieben die Gaslaternen noch einige Jahre zusätzlich in Betrieb, was an den hohen Kosten der elektrischen Beleuchtung lag. Erst 1893/94 wurden die Gaskandelaber abgebaut.

Geradezu revolutionär war die Entwicklung sogenannter Bogenlampen-Hochmastanlagen. Derartige Leuchten mit enormen Lichtpunkthöhen von bis zu 25 Metern Höhe wurden ab 1905 in Berlin errichtet und veränderten die Wahrnehmung vieler Stadträume. Die Menschen erschienen aufgrund der enormen Höhen der Leuchten plötzlich klein und unbedeutend, zumal die Lichtmaste eine räumliche und gefühlsmäßige Distanz schafften. Niedrige Lichtpunkthöhen wie zum Beispiel bei Gasleuchten sorgten bei den Menschen für Vertrautheit. Was also tun, um die sogenannten Hochmasten den Menschen näher zu bringen? Man ließ die Maste ganz einfach im bis dahin gewohnten historischen Stil herstellen und installieren.

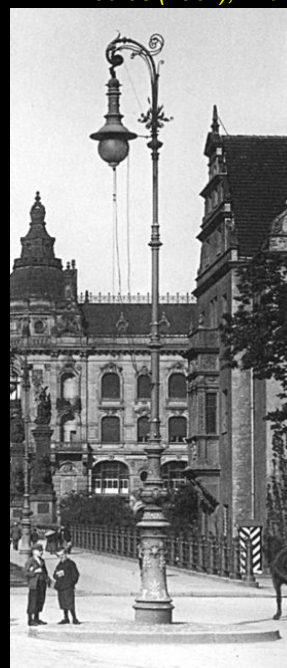
Die Hochmastanlagen überfluteten die Stadt mit grellem, weißem Licht. Die Architektur von Gebäuden wurde aus dem Dunkel geholt, Stockwerke und Hausdächer wurden erstmalig sichtbar.

Bild rechts: Schupmann-Kandelaber in der Berliner Innenstadt mit 10 Metern Lichtpunkthöhe (1900). Quelle: unbekannt, Wikipedia, Slg. PGL

DIE EINFÜHRUNG DES BOGENLICHTS



Oben: Sockel des Schupmann-Kandelabers auf der Nordseite des Pariser Platzes (1901), Bild: unbekannt, Sammlung ProGaslicht



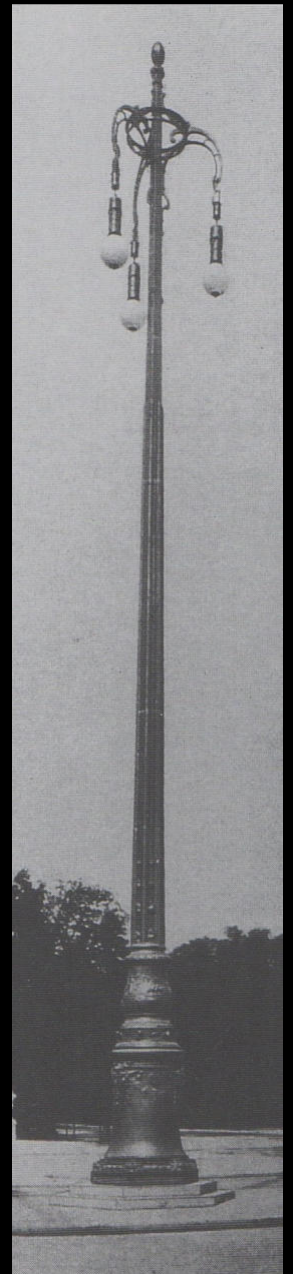
DER ZÜNDFUNKE



Der Pariser Platz 1906: Links zwei mächtige Schupmann-Kandelaber mit jeweils zwei Bogenlampen vor dem Brandenburger Tor. Rechts die entgegengesetzte Sicht mit Blick auf das Hotel Adlon, im Hintergrund weitere Kandelaber mit jeweils drei Auslegern. Am Rande des Platzes wurden wie Unter den Linden Schupmann-Kandelaber mit jeweils einer Bogenlampe aufgestellt. Bilder: Sammlung Hans Heckmann

Auch für den Platz vor dem Brandenburger Tor reiften bei der Städtischen Kunst-Deputation Ideen für eine Installierung von Bogenlichtkandelabern, allerdings wollte man die geplante Umgestaltung des Platzes abwarten. Schließlich legte der aus Darmstadt stammende Architekt und Stadtbaurat Ludwig Hoffmann (1852-1932) Entwurfszeichnungen vor und der Bildhauer und Medailleur Professor August Vogel (1859-1932) wurde mit der Herstellung von Kandelabermodellen beauftragt. 1904 wurden alle Modelle fertig gestellt, und im Mai 1905 erfolgte die Inbetriebnahme von zwei monumentalen Bogenlichtmasten auf dem Platz vor dem Brandenburger Tor. Die wuchtigen Kandelaber mit 16 Metern Lichtpunkthöhe trugen jeweils drei Intensiv-Bogenlampen. Nun fand sich sogar die Quadriga auf dem Brandenburger Tor in heller Lichtfülle. Hersteller der Stahlkonstruktion (Vierkant mit Kupferbeplattung) war vermutlich die Eisengießerei Lauchhammer, der Sockel stammte von der Berliner Firma Martin & Piltzing.

Berlin hatte damit ein Zeichen gesetzt, überdies galt die Reichshauptstadt damals als eine der am besten beleuchteten Städte der Welt. Sowohl die Gas-, als auch die Elektrizitätswerke betrieben eigene Forschungseinrichtungen wie lichttechnische Institute, die Leuchtmittelindustrie Berlins besaß höchstes Niveau. Der Export von Leuchten und Leuchtmitteln in alle Welt, ob Glühstrümpfe und Glühkörper, Glühbirnen oder Bogenlicht, boomte. Dies änderte sich erst mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914.



Bilder oben und rechts: Ausschnitte von den Sockeln der Ludwig-Hoffmann-Kandelaber, rechts der Bogenlicht-Kandelaber im Ganzen, Bilder: Sammlung Hans Heckmann.

DER ZÜNDFUNKE



Das Brandenburger Tor sowie das gesamte Umfeld wurden durch die Ereignisse des Zweiten Weltkrieges schwer beschädigt. Erstaunlicherweise war jedoch einer der beiden Kandelaber von Ludwig Hoffmann (oben, Bild Ernst von Brauchitsch) noch vollständig erhalten, also auch mit Krone und Hängeleuchten. Vom zweiten Kandelaber stand lediglich der Sockel. Dies bewiesen Luftbilder aus dem Jahr 1945. Leider wurden nach Gründung der DDR fast alle erhaltenen historischen Straßenleuchten entfernt und verschrottet oder gegen Devisen durch den DDR-Außenhandel veräußert. Auch die Kandelaber von Ludwig Hoffmann gehören zu den unwiederbringlichen großen Verlusten, sie wurden in den 1950er Jahren abgerissen.



Blick durch das Tor zu einem der beiden Hoffmann-Kandelaber (um 1910),
Bild: unbekannt, Sammlung Hans Heckmann



Im Jahr 1930 rollt der Verkehr durch das Tor, rechts einer der beiden Hoffmann-Kandelaber, Quelle: unbekannt, Slg. Hans Heckmann



Berlin während der Olympiade 1936, Blick vom Tor auf die Charlottenburger Chaussee (heute Straße des 17. Juni), rechts der gewaltige Sockel eines Hoffmann-Kandelabers, hinten eine Verkehrsampel.
Bild: Bundesarchiv B 145 Bild-P017193



Blick nach Norden (1939), links am Rand der 1933 ausgebrannte Reichstag.
Bild: Bundesarchiv B 145, Bild PO14313

DER ZÜNDFUNKE



Das Brandenburger Tor ohne Quadriga und schwer beschädigt, eine Aufnahme vom April 1952. Einer der beiden Hoffmann-Kandelaber ist offensichtlich komplett mit Leuchten erhalten. Bild: Foto Weiß, Quelle Bundesarchiv 183-14308 0005

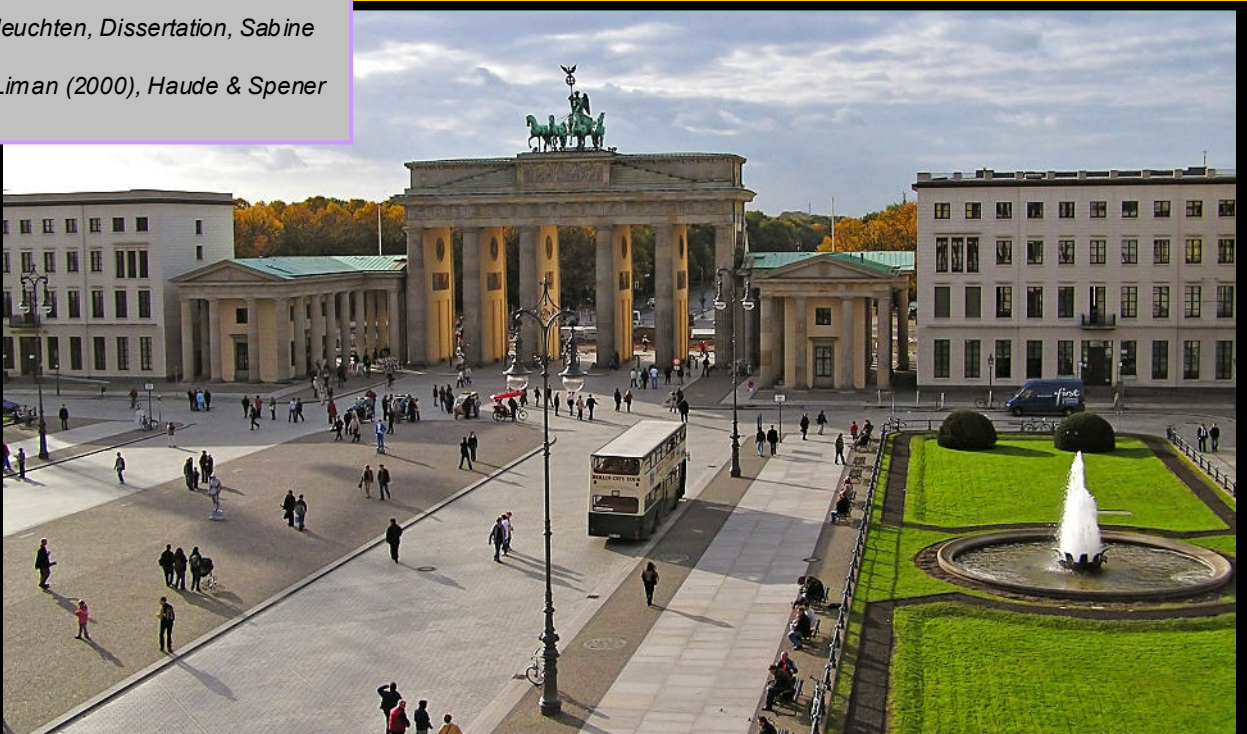
Nach dem Bau der Berliner Mauer am 13. August 1961 war es nicht mehr möglich, das Brandenburger Tor zu durchqueren oder es auch nur zu erreichen. Bewaffnete Grenzorgane der DDR verhinderten jede Annäherung. Der Ort wurde zum Symbol der Teilung Deutschlands und Berlins. Dies änderte sich erst 28 Jahre später, am 9. November 1989. Nach der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten gab es schon bald Debatten über die Gestaltung des Umfeldes des Brandenburger Tores, dazu gehörte beispielsweise neben der Bebauung des Pariser Platzes auch die Beleuchtung. Wieder einmal trafen Modernisten und Traditionalisten aufeinander. Letztere sollten sich hinsichtlich der Beleuchtung schließlich durchsetzen.

Im Oktober 1999 entschied sich der Berliner Senat für die Neuaufstellung von „Schupmann-Kandelabern“, genauer gesagt handelt es sich um – allerdings äußerst gelungene – Repliken, hergestellt von der Berliner Leuchtenfirma Selux. Das in Berlin-Marienfelde ansässige Unternehmen stellt in der Tat hochwertige Leuchten nach historischen Vorlagen her, und nicht nur banale Laternen wie das Modell „Jessica“, das an die Stelle von 8.000 Gasreihenleuchten getreten ist. Die Idee, den Pariser Platz wieder mit Schupmann-Kandelabern auszustatten, war damals äußerst umstritten. Insbesondere der damalige Bezirksstadtrat Thomas Flierl (PDS) war ein vehementer Gegner der historisch gestalteten Leuchten, er wollte lieber moderne Leuchten von Josef-Paul Kleihues an dieser prominenten Stelle wissen. So muss man an dieser Stelle festhalten, dass hier der damalige Senat eine glückliche Hand besaß. Ab März 2000 begannen die Bauarbeiten, der Pariser Platz bekam sowohl Kopfsteinpflaster als auch traditionelle Laternen zurück. Bettina Grimm



Die Schupmann-Kandelaber, wahlweise mit einer oder mit zwei Leuchten, stehen heute auch auf der westlichen Seite des Tores. Bild: skyscrapercity.com

Quellen:
Berliner Außenraumleuchten, Dissertation, Sabine Röck (2001)
Mehr Licht, Herbert Liman (2000), Haude & Spener



Der Pariser Platz im Jahr 2005 mit Repliken der Schupmann-Kandelaber: Bild Axel Mauruszat

DRESDEN - DIE ZERSTÖRUNGSWUT DES AMTSLEITERS

Es hört einfach nicht auf mit schlechten Nachrichten. In Dresden wird weiter leuchtendes Kulturgut abgerissen. Zur Zeit trifft es die Gaslaternen am Kleinzschachwitzer Ufer. Sie werden durch kitschige „historisierende“ Elektrolaternen ersetzt. Und das ausgerechnet in einem Hochwassergebiet. Wir erinnern uns, dass bei den letzten Überflutungen die elektrische Straßenbeleuchtung aus Sicherheitsgründen abgeschaltet werden musste, während die Gasbeleuchtung weiter in Betrieb war und deren Gaslaternen in Elbnähe geradezu tapfer aus den Fluten schauten. Doch das scheint den Verantwortlichen in Dresden egal zu sein.

Und die Zerstörung geht weiter. In Laubegast sollen in der Tauernstraße, der Troppauer Straße und der Hermann-Seidel-Straße zwanzig historische Gasleuchten abgerissen werden. Hauptgrund der Stadt: Die Gaslaternen seien angeblich verschlissen sowie insgesamt unzureichend, um die Wege auszuleuchten. Außerdem wolle man Geld für Wartung und Instandhaltung sowie den CO₂-Ausstoß bei der Straßenbeleuchtung einsparen. Stattdessen sollen nun 34 neue Elektroleuchten aufgestellt werden, diese werden jedoch nicht im historisierenden Stil sein, sondern im Design mit den jetzigen Gaslaternen kaum etwas gemein haben. Die Stadt Dresden lässt sich diesen Frevel 140.000 Euro kosten. Hinter diesem Gaslaternen-Abriss steckt wie seit Jahren schon der fast allmächtig wirkende Straßen- und Tiefbauamtsleiter Reinhard Köttnitz, dem wohl alle Gasleuchten Dresdens ein Dorn im Auge sind. Unter seiner Regie sind seit der politischen Wende 1989/90 schon weit über 1000 Dresdner Gasleuchten entfernt und teils durch kitschig wirkende Elektroleuchten oder banale Einfachleuchten ersetzt worden. Die Stadt bzw. der Stadtrat scheint dem üblen Treiben von Köttnitz nichts in den Weg stellen zu wollen. Stets werden Abrissmaßnahmen abgenickt. Zwar hat man vor einigen Jahren die Reißleine gezogen und etwa 1.000 Gaslaternen an den Standorten Trachenberge/Trachau, Löbtau und Striesen/Blasewitz unter Denkmalschutz stellen lassen, doch selbst dort versuchen Köttnitz und seine mit ihm verbandelten Gaslicht-Feinde, dies zu hintertreiben und Straßen, die durch die genannten Stadtteile führen, zu elektrifizieren. Bekannteste Negativbeispiele waren die Altenberger Straße und die Oehmestraße.

Nico Wolf



Oben: Im Juli 2013 war die Gaslichter-Welt am Kleinzschachwitzer Ufer noch in Ordnung; unten: Der Austausch ist im Gange, im Vordergrund die elektrische Lateme auf einem originalen Gaskandelaber, dem eine Revisionsklappe hineingeflext wurde.

Bilder: Joachim Raetzer (o.) und Steffen Pfeiffer (u.)



AKTUELLE BÜRGER LAUFEN STURM GEGEN GASLICHT-ABRISSE

Eine Bürgerinitiative kämpft seit kurzem gegen die Abrisswut der Stadt, wenn es um die traditionelle Gasbeleuchtung geht. Konkret sind Anwohner in Laubegast betroffen, sie bekommen nun Unterstützung von einer Anwohnerinitiative aus Striesen und Blasewitz. Dort steht bekanntlich ein Großteil der Gasleuchten unter Denkmalschutz. Die Gruppe aus Striesen/Blasewitz hat nun konkret Bürgermeister Hilpert (FDP) angesprochen und diesen aufgefordert, die Abrisse in Laubegast – es geht um 20 Gasleuchten in drei Straßen – stoppen zu lassen.

Um dieser Forderung Nachdruck zu verleihen, hat die Bürgerinitiative um den Dresdner Klaus Morawetz zu einem „Latengipfel“ eingeladen, um über die Zukunft der goldenen Gaslichter zu diskutieren. Im Gespräch ist der 1. September, allerdings ist dieser Termin noch nicht bestätigt. Nach Meinung von Herrn Morawetz gehören die Gasleuchten zum Kulturgut Dresdens, daher müsste es im ureigenen Interesse der Stadt liegen, sie – soweit vorhanden – dauerhaft zu erhalten. Außerdem kritisiert die Initiative, dass lediglich drei von möglichen vier Brennstellen (Glühkörpern) in Betrieb sind. Diese Reduzierung hatte die Stadt irgendwann einmal festgelegt, um Energie einzusparen. In der Tat, wenn heute seitens der Stadt lamentiert wird, die Gasleuchten seien zu dunkel, so ist dies teilweise hausgemacht.

Der Verein ProGaslicht hatte vor knapp vier Jahren schon einmal bei einer Veranstaltung in Dresden-Loschwitz auf diesen Missstand hingewiesen und Bürgermeister Hilpert gebeten, sich kurzfristig für eine Inbetriebnahme der vierten Brennstelle stark zu machen. Geschehen ist bisher leider nichts. Auch die Kritik, viele Gasleuchten stünden zu weit auseinander und würden deshalb bestimmte Straßen nur unzureichend beleuchten, greift nicht. Es könnten durchaus weitere in denjenigen Straßen aufgestellt werden, die bislang nicht ausreichend beleuchtet werden. Da das Dresdner Tiefbauamt seit 1990 etwa 1.300 Dresdner Gasleuchten entfernt hat, stellt sich die Frage, wo die Gasleuchten-Köpfe samt Gasbrennern und Schaltgeräten denn geblieben sind. Von den Gusskandelabern wissen wir, dass sie für den elektrischen Betrieb bearbeitet und wiederverwendet werden. In die Sockel werden sogenannte Revisionsklappen für die Elektrotechnik hineingeschnitten. Doch die anschließend darauf montierten historisch aussehenden Sechsecklaternen mit ihren Kupferdächern werden fabrikneu von einem Leuchtenhersteller bezogen. Deshalb noch einmal: Wo sind die Gasleuchten?

Was die Kosten angeht, so erscheinen die Gründe, man wolle mit der Demontage von Gasleuchten und dem Ersatz durch elektrische Leuchten Geld sparen, mehr als fragwürdig. Der Anteil der Gasbeleuchtung an der gesamten öffentlichen Straßenbeleuchtung Dresdens beträgt lediglich vier Prozent. Mit Einsparungen kann es daher nicht weit her sein.

Bild oben rechts: Wand-Gasleuchte in der Berggartenstraße; in der Mitte sowie unten ist deutlich die Reduzierung von vier auf drei Gasglühkörpern zu erkennen. Hier ließe sich schnell Abhilfe schaffen. Bilder: Joachim Raetzer und unbek./Slg. ProGaslicht



KEIN GASLICHT MEHR IN BÜCKEBURG

AKTUELL



Oben: Die Gasleuchten im Oberwallweg sind Geschichte; unten typische Bückeburger Gasleuchten.

Bilder: Klaus Gevatter und Slg. PGL

Es war nur eine Fußnote ... Im Juli 2016 berichteten die „Schaumburger Nachrichten“ über Straßenbauarbeiten im Oberwallweg in Bückeburg. Die kleine Residenzstadt (19.000 Einwohner) und frühere Hauptstadt des Fürstentums (ab 1807) bzw. Freistaates (ab 1819) Schaumburg-Lippe wurde lange Zeit fast ausschließlich mit Gaslaternen beleuchtet. Am 31.12.1966 wurden 300 Gasleuchten gezählt.

Inzwischen hatte man das Gaslicht modernisiert, in den 1950er Jahren kamen die bekannten Reihenleuchten dazu. Ein ganz kleiner Rest hatte bis vor kurzem überlebt. Doch nun ist auch in Schaumburg-Lippe Schluss mit Gaslicht. Im Oberwallweg wurde die Straße erneuert, im Rahmen der Bauarbeiten und der Reparaturen an Kanal- und Hausanschlüssen verschwanden die letzten drei Gaslaternen. Dabei handelte es sich um Aufsatzleuchten des Typs „Bamag U7“ auf recht hohen Stahlrohrmasten. Auch hier betonte die Stadt, welches „enormes“ Einsparpotential sich nun ergebe. Die Gasleuchten hätten der Stadt 300 Euro pro Monat gekostet, mit Strom würde es nun erheblich billiger, so ein Sprecher des Tiefbauamtes der Stadt. Es folgte die übliche Lobhudelei auf die LED-Beleuchtung, die nun zum Einsatz komme. Übrigens erscheinen die 300 Euro Kosten sogar recht günstig, wenn man bedenkt, dass die Stadt die Gasbeleuchtung bei Tag und bei Nacht hatte durchbrennen lassen. Bereits vor zwei Jahren war die Gasbeleuchtung im Straußweg demontiert worden. Es waren die letzten Straßen Bückeburgs mit Gaslicht.

Text: Bettina Grimm, Bilder: Sammlung ProGaslicht und Klaus Gevatter

B
Ü
C
K
E
B
U
R
GDIE
VIELFALT
BEI
DEN
GAS-
LATERNEN

NISCHD WIE LAMPE

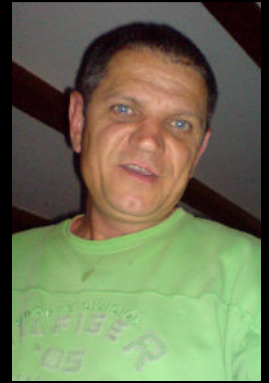
GASLEUCHTTURM IM WERRATAL

Peter Krug (Bild rechts) hat sich eine beschauliche Gegend für seinen Lebensmittelpunkt ausgesucht: Den Thüringer Wald, genauer gesagt das kleine Städtchen Brotterode-Trusetal am Oberlauf des Flüsschens Truse. Eingebettet in ein Muldetal und nur wenige Kilometer vom imposanten und 916 Meter hohen Großen Inselsberg gelegen ist man dort inmitten der Natur. Der bekannte Weitwanderweg „Rennsteig“ verläuft unmittelbar an der Gemarkungsgrenze. Die nächste größere Stadt ist das 40 Kilometer entfernte Eisenach. Und die berühmte Wartburg ist auch nicht weit.

Der Mann aus Brotterode-Trusetal ist sehr vielseitig interessiert, vor allem an historischer und für ihn deshalb faszinierender Technik. So hat er im Laufe der Jahre alte Personenwaagen (mit 2mal „aa“) und eine Tankzapfsäule restauriert. Auch ein historischer Audi F 8 Cabriolet und einige Fahrräder mit Hilfsmotor wurden durch seiner Hände Restaurationsarbeit zu wahren Schmuckstücken. Auf der rechten Seite sind ein paar Bilder dieser Schätze zu sehen. Inzwischen hat er sich davon allerdings getrennt und sie weiterveräußert.

Beruflich ist Peter Krug Instandhalter in einem Spritzgussbetrieb, dort werden Zurrüstteile für Automobile wie den Volkswagen T5 und T6 hergestellt. Sein Einfamilienhaus mit Garten liegt oberhalb der Stadt, von dort hat man einen herrlichen Blick in die Umgebung. Doch etwas zu diesem behaglichen Ambiente fehlte dem Thüringer. Seine Idee war der Aufbau einer veritablen Laterne als Hingucker. Nicht irgendeine Gartenleuchte, es musste schon etwas besonderes, etwas herausragendes sein: Licht mit Geschmack. Ein Gaskandelaber zum Beispiel. Im März dieses Jahres knüpfte er Kontakte zum Verein ProGaslicht. Und er schaute sich um.

Es dauerte gar nicht lange, da wurde Peter Krug fündig. Er konnte eine originale Leipziger Sechsscheibenlaterne samt gusseisernem Kandelaber erwerben. Kein ganz billiges Vergnügen, aber dafür bekam er einen tipp-topp restaurierten Gaslichtständer mit historischer Gasleuchte und allem gastechnischem Komfort. Der Kandelaber, ein sogenannter Maueraufsatz, wurde auf einen Sockel aus Sandstein gesetzt.



45
DER ZÜNDFUNKE



Mitte April war es bereits soweit. Die Gasleuchte ging in Betrieb und sorgte nicht nur beim stolzen Eigentümer und seiner Ehefrau sowie seinen beiden Hunden, sondern in der ganzen Nachbarschaft für Begeisterung. Wegen fehlender Erdgasversorgung sorgt Propangas für Gaslicht. Die vierflammige sowie zusätzlich mit Zündflamme versehene Gaslaterne wird mittels Kettenzug per Hand bedient.



Was die Gasglühkörper angeht, so ist ein zusätzliches Kuriosum erwähnenswert. Peter Krug kam per Zufall an ein Angebot, Glühkörper aus der Produktion des ehemaligen DDR-Betriebes „VEB Leuchtstoffwerk Bad Liebenstein“ zu erwerben. Jenes Bad Liebenstein liegt nur wenige Kilometer von Brotterode-Trusetal entfernt. Das Leuchtstoffwerk produzierte seit den 1950er Jahren Gasglühkörper für die Gasbeleuchtung in der DDR.



Die Qualität konnte sich durchaus sehen lassen. Auch die Wende 1989 überlebte dieser Betrieb. Doch schon kurz danach wurde die Firma als vermeintlicher Konkurrent des West-Berliner „Platzhirsches“ Auer just von diesem aufgekauft und gleich abgewickelt, die Produktionsanlagen stillgelegt und verschrottet. Vorbei war's mit der Glühkörperproduktion aus Thüringen. Eine Groteske der Geschichte ist, dass die Berliner Firma Auer ihre Gasglühkörper-Produktion nur wenige Jahre später selbst veräußerte – an ein Unternehmen in Indien, das heute Städte mit Gasbeleuchtung beliefert.

Für Peter Krug ist nun ein Herzenswunsch in Erfüllung gegangen: Eigenes Gaslicht von einer prächtigen Gasleuchte. Doch das war es für ihn noch nicht. Auch eine Wandkonsole sollte noch hinzukommen. Im Laufe dieses Sommers wurde sie samt einer weiteren sechsseitigen Gasleuchte angebracht (Bild rechts). Damit besitzt Familie Krug aus Trusetal nun ein wunderbares „doppeltes Lottchen“. Und im milden Schein der beiden Gaslichter lässt es sich gut aushalten. Wir ziehen den Hut vor Peter Krugs Engagement und der Gaslicht-Installation, die letztendlich äußerst schnell vonstatten ging.

*Bettina Grimm
Bilder: Peter Krug*



VORZEITIG ALTERN BEI ZU VIEL LICHT

Zu viel Licht macht krank, diese von zahlreichen wissenschaftlichen Studien belegte These ist nicht neu, darüber wurde auch schon mehrfach in unserer Vereinszeitschrift geschrieben. Nun berichtete ein niederländisches Forschungsteam, dass zu viel Licht in der Nacht sehr krank machen kann. Tierversuche mit Mäusen hatten gezeigt, dass die bedauernswerten Versuchstiere auf monatelanges Dauerlicht mit Entzündungsreaktionen, Muskelschwund und frühen Anzeichen von Osteoporose reagierten. Zu den beobachteten Veränderungen zählte vor allem eine zunehmende Gebrechlichkeit, die Skelettmuskulatur wurde schwächer und es gab Anzeichen für Knochenabbau und erhöhte Entzündungswerte. Der Berliner Schlafmediziner und Chefarzt an der Klinik für Schlaf- und Chronomedizin des Berliner St. Hedwig-Krankenhauses Dieter Kunz, der an der Studie nicht beteiligt war, riet dazu, die dramatischen Ergebnisse sehr ernst zu nehmen. So spiele der Hell-Dunkel-Rhythmus für die Gesundheit von Menschen und Tieren eine erhebliche Rolle. Jede Störung führte unweigerlich zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen.

Bei den Tierversuchen konnte allerdings auch ein umkehrbarer Effekt festgestellt werden. Sobald die Tiere wieder einem natürlichen Hell-Dunkel-Rhythmus ausgesetzt worden waren, verschwanden die Krankheitssymptome innerhalb von 14 Tagen. Diesen Effekt hält der Berliner Schlafforscher Kunz bei Menschen jedoch nicht für vorstellbar, zumal hier weitere Aspekte wie Familienleben, Ernährung oder auch Schlaf zur falschen Zeit eine Rolle spielten. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass zu wenig Licht am Tag mittel- und langfristig ähnliche nachteilige Folgen mit sich bringt als zu viel Licht in der Nacht. Da etwa drei Viertel der Weltbevölkerung in Regionen mit nächtlicher Beleuchtung leben würden, sei die Gefahr groß, dass gerade diese Menschen einem verstärkten Alterungsprozess ausgesetzt sind.

BG

Quelle:

<http://www.welt.de/wissenschaft/article157126828/Licht-in-der-Nacht-macht-vorzeitig-alt.html>

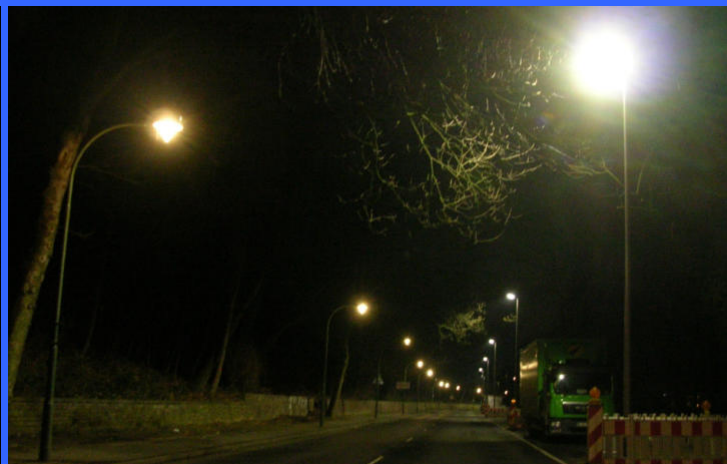


Bildquelle: Victorija Reuta Shutterstock

”

*„Es gibt Amseln und Rotkehlchen,
die im Frühjahr mitten in der Nacht
in der Nähe von Straßenlaternen
sitzen und singen.“*

Dr. Jesko Partecke, Universität Konstanz und
Max-Planck-Institut für Ornithologie, Radolfzell



Beispiele aus Düsseldorf für Lichtsmog: Grelle Scheinwerfer anstelle der anmutigen Gaslichter. Die Ickerswarder Straße im Oktober 2011, die Ernst-Poensgen-Allee im März 2013 und die Hansaallee im Juni 2012. Bilder: Thomas Schmitz

HISTORISCHE WERTPAPIERE UND GASBELEUCHTUNG (3) – THE BELFAST GAS LIGHT COMPANY

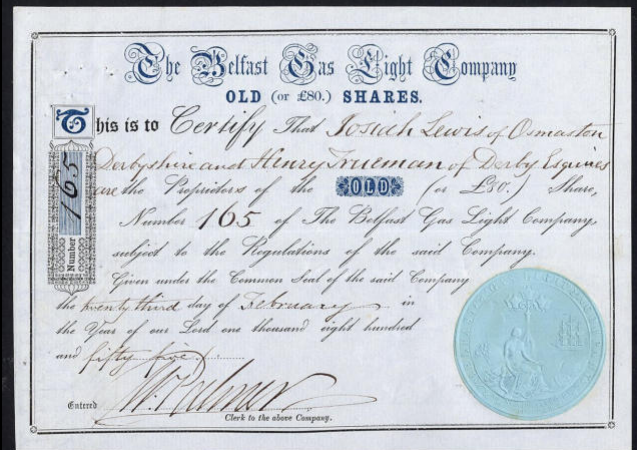
Die Geschichte der Gasbeleuchtung in der heutigen Nordirischen Hauptstadt Belfast begann im Jahr 1821, als die Londoner John und George Barlow einen Gasbeleuchtungs-Vertrag mit dem Polizei-Komitee der Stadt abschlossen. Dieser enthielt den folgenden Passus:

„Das Gaslicht soll gleichwertig sein mit dem für die öffentliche Beleuchtung Londons verwendeten und soll eine dreimal so große Helligkeit besitzen wie die in Belfast gegenwärtig existierende Öllampen-Beleuchtung“.

Am 14. April 1822 erfolgte die Grundsteinlegung für das Gaswerk in der Ormeau Road. Nach der Verabschiedung eines Gaswerk-Gesetzes erhielt „The Belfast Gas Light Company“ 1823 die gesetzliche Erlaubnis für die Produktion und Verteilung von Stadtgas. Die erstmalige Beleuchtung der Belfaster Straßen fand am Samstag dem 30 August 1823 statt und wurde durch große Menschenansammlungen verfolgt.

Die nachfolgenden Jahrzehnte gestalteten sich zunächst schwierig: Das erzeugte Gaslicht war nicht nur teuer. Es war heiß, hatte einen beißenden Geruch und es war daher ungeeignet für den häuslichen Gebrauch. Es konnte daher nur draußen oder in großen Räumen mit ausreichender Belüftung eingesetzt werden. Verbesserungen im Herstellungsprozess führten zwar zu geringeren Herstellkosten und einem besseren Licht. Ein Einsatz im Haus hatte aber weiterhin zur Folge, dass die beleuchteten Räume mit Lüftungsgittern ausgerüstet werden mussten.

Nach einer abgewendeten Insolvenz Mitte des 19. Jahrhunderts gelang der Belfast Gas Light Company dann doch noch der Turnaround: Stetige Anlagen-Erweiterungen führten dazu, dass sich das Gaswerk 1874 über eine zehnmal so große Fläche ausdehnte und das Interesse der Belfast Corporation (der heutigen Belfaster Stadtverwaltung) weckte, die es zum Preis von 432.083 Pfund erwarb.



Aktie der „The Belfast Gas Light Company“ über 80 Pfund, ausgestellt am 23. Februar 1855, unten Ausschnittvergrößerung der Vignette des Trockensiegels. Bildquelle: M. Veissid & Co., Shrewsbury,



Diese Investition erwies sich für die Stadt Belfast in den folgenden Jahrzehnten als sehr profitabel. Das Rathaus der Stadt, die Albert Bridge und viele weitere Projekte wurden mit den Gaserlösen finanziert. Daran änderte auch die Inbetriebnahme des ersten Elektrizitätswerks 1895 nichts. In den 1960ern erfolgt eine Umstellung von Stadtgas auf das billigere Raffinerie-Gas einer BP Ölraffinerie im Belfaster Vorort Sydenham. Das dort produzierte Gas wurde in das Gaswerk in der Ormeau Road geleitet und von dort weiterverteilt.

Der Anstieg der Ölpreise als Folge der Ölkrise in den 1970ern leitete dann jedoch das Ende ein. Der damit verbundene, dramatische Anstieg der Herstellkosten machte die Gaserzeugung zunehmend unwirtschaftlich und führte letztlich 1988 zu einer Stilllegung des Gaswerks nach mehr als 160 Jahren Betrieb.

Dr. Roland Schmidt

Quelle:

<http://www.culturenorthernireland.org/features/heritage/belfast-gasworks>

Bild links: Gaslaternen in der Belfaster Royal Avenue (1910), Bild: Slg. PGL

GASLICHT IN BELFAST



Früher sollen in Belfast etwa 10.000 Gasleuchten in Betrieb gewesen sein, eine recht hohe Zahl angesichts der Größe der Stadt, die Hauptstadt von Nordirland ist und damit zu Großbritannien gehört. Dicht an dicht stehen sie hier im Jahr 1910 in der Royal Avenue (Bild oben). In den 1960er Jahren ist das Gaslicht aus Belfast verschwunden – fast. In einer Straße, der Marlborough Street, soll es sich bis heute erhalten haben. Die Straße gilt als Ort der letzten Gasleuchten der Stadt (kleines Bild rechts unten). Bilder: Wikipedia

DER CROWN LIQUOR SALON

Korinthische Säulen, eine von italienischen Künstlern geschnitzte Holzvertäfelung und Gaslampen an der Decke. Belfasts Crown Bar gilt als viktorianisches Pub-Juwel und wohl eines der schönsten Pubs überhaupt. Den Namen trägt der Salon seit 1885. Der Crown Liquor Salon wurde 1826 in einem luxuriösen Barockstil gebaut, unter vertäfelten Decken sitzt man in mit buntem Glas verzierten Sitzecken, sogenannten Snugs. Diese werden von hölzernen Löwen und Greifen bewacht. Überall sieht man Brokat, Federmuster, bourbonische Wappenlilien und herrliche Farben. Marmorne Bereiche, goldumrandete Spiegel und das dunkel glänzende Mahagoni sorgen für ein besonderes Flair. Und dann abends ein Highlight! Zahlreiche Gaslampen verbreiten ihr Licht, und deren Duft verbindet sich bestens mit dem des irischen Whiskeys, der hier reichlich fließt.



CROWN LIQUOR SALON

Belfast, Great Victoria Street, Tel.: 028 9027 9901. Öffnungszeiten: Mo - Sa von 11:30 - 24:00 und So von 12:30 - 22:00 Uhr.

AUSSTELLUNGSTIPP



LICHTblicke

Als Strom und Gas
Licht und Wärme
in die Häuser brachten

**SONDERAUSSTELLUNG
DER SAMMLUNG VON
ROBERTO BÖLTER,
PERLEBERG**

22. Juni bis 25. September
in den Kreismuseen
Alte Bischofsburg

Eröffnung
Mittwoch, 22. Juni / 18.00 Uhr

LICHTblicke

IN WITTSTOCK/DOSSE

Der aus Perleberg stammende Roberto Bölter interessiert sich schon seit Jahrzehnten für technikhistorische Utensilien, insbesondere für alles, was Licht macht. Seine Leidenschaft galt ursprünglich Kienspan- und Karbidlampen. Doch mit der Zeit ging es mit seiner Sammelleidenschaft stetig weiter. Petroleum- und Spirituslampen ergänzten seinen Fundus. Und auch alles rund um die Gasversorgung und um das Gaslicht, jener Beleuchtung, die erst die moderne neuzeitliche Gesellschaft ermöglichte, fand sein Interesse. Gaszähler, Gasheizkörper aus der Frühzeit, ein mit Gas betriebener Zigarrenanzünder und selbstverständlich Gaslampen bereichern die Sammlung von Roberto Bölter. Und gerade die Gaslampen mit ihrem Glühlicht gehören zu den Liebessammelstücken des Perlebergers.

Roberto Bölter ist aber niemand, der seine Schätze auf irgendeinem Dachboden versteckt. Im Gegenteil: Er bereichert damit Ausstellungen wie kürzlich bei Schott in Jena und wie derzeit in Wittstock an der Dosse.

Wittstock liegt im Nordwesten des Landes Brandenburg, etwa 14.400 Einwohner leben dort. Die Stadt hat ein Kuriosum aufzuweisen: Aufgrund zahlreicher in den Jahren 1993 und 2003 erfolgten Eingemeindungen gehört die Stadt mit 420 qkm² (!) zu den flächenmäßig größten Städten in Deutschland.

Die Wittstocker Kreismuseen in der Alten Bischofsburg (Baubeginn der Burg 1244) präsentieren seit 22. Juni 2016 die Sonderausstellung „LICHTblicke“ der Sammlung von Roberto Bölter. Insgesamt 300 seiner Exponate sind zu sehen. Ergänzt wird die Ausstellung mit Gegenständen aus dem Museumsfundus sowie zahlreichen Fotos.

Die Ausstellung umfasst neben Gegenständen aus dem Bereich der Gasversorgung auch Exponate aus der Frühzeit der Elektrizität. So zum Beispiel eine Auswahl an Porzellan-Isolatoren. An ihnen wurden früher die Strom- oder Telefon- und Telegrafenteile montiert. Glühbirnen verschiedener Modelle gehören ebenfalls zur Schau.

Fortsetzung nächste Seite



Zur Ausstellungseröffnung vor mehr als 100 Gästen wurde eine Petroleumlampe entzündet. Eigentlich wollte man Gaslicht präsentieren, doch das schien der Leiterin des Museums offenbar zu gefährlich zu sein. Schade eigentlich, zumal die „Angst vor Gas“ völlig irrational erscheint. Aber vielleicht ließe sich ja das Interesse für die Aufstellung einer Gasleuchte vor dem Museum wecken. Lebendiges (Gas-)licht ist immer besser als „tote“ Gegenstände. Nur dann weiß man, um was es eigentlich geht!

Beim Eröffnungsvortrag wies der stellvertretende Landrat des Kreises Ostprignitz-Ruppin, Werner Nüse, auch auf die Geschichte der Straßenbeleuchtung in Wittstock hin. So habe es im Jahr 1950 lediglich 19 Straßenlaternen gegeben, wohl mehr Positionslichter als eine funktionsgerechte Straßenbeleuchtung. Heute sorgen allein in der Wittstocker Innenstadt über 1.700 Leuchten dafür, dass es niemals dunkel wird. Ob das so erstrebenswert ist, lassen wir an dieser Stelle einmal dahingestellt.

Die Ausstellung „LICHTblicke – Als Strom und Gas Licht und Wärme in die Häuser brachten“ ist bis zum 25. September in den Kreismuseen Alte Bischofsburg zu sehen.

Text Bettina Grimm, Bilder Roberto Bölter (4) und ProGaslicht (1)



Kreismuseen Alte Bischofsburg

Amtshof 1-5

16909 Wittstock

Tel. 0049 - (0)3394 - 433725

Fax 0049 - (0)3394 - 449078

E-Mail info@mdk-wittstock.de

Geöffnet täglich außer montags

KNICK IM JENICK



Kennse schon die Jeneratzjon „Knick im Jenick“? Nee? Also dit sinn die Leute, wo ständich wie völich entrückt uff ihr Smartfoon kieken, als jäbe es keen Morgen. Imma nen leichten Knick im Jenick, Knopp im Ohr, inne Hand dit Foon. Damit loofen se dann rum, merken rein jar nüscht und ... boing ... schon ham se nen Latüchtenpfahl umjerannt. Oda schlimmer ist, wenn se ohne uffzupassen uffre Straße laatschen und en Auto oda ne Bahn fährt se um. Also ick kann mit dem janzen smarten Jedöns nüscht anfangen. Bei mich wird noch richtig Untahaltung jepflegt, am besten noch ne Molle dabei jezischt. Ick brauch ooch keenem en Bild zu schicken, wat ick jrade jepessen habe oda wo ick jrade bin. Neulich war ick im Restorang. Da saß am Nebentisch ne ganze junge Familje, Vatta, Mutta und zwee Jöhren. Und jeda glotzte uff sein Smartfoon. Vatta kiekte wohl jerade Olympja-Ergebnisse, Mutta skrollte die neueste Angebote von ihrer Klamottenbudicke, und die Jöhren tscheckten ihre Meels. Keena saachte wat. Ab und zu störte der Kellna, brachte wat zu essen und zu trinken. Schöne neue Welt.

Dann is Berlin ja jrade mittenmang im Wahlkampf. Plakate von olle Mülla, seines Zeichens Rejierender Bürgermeesta von Berlin, hängen überall rum. Die Sozen fühlen sich jetze schon als Jewinner der Wahl, und die andere Parteien-Mischpoke wanzt sich als Partner im Koalitzjonsbett an, ob links, grün oda schwarz. Keene Altanative jibts nirjends. Ick könnt mir peitschen. Die Berliner mecken ständich üba allet rum, aber inne Stadt endlich mal uffräumen und diese Flachpfeifen, die Berlin inne Jrütze jeritten haben, endlich abwählen, dit tun se ooch nich. Bin ja mal jespannt, wat mittem neuen Fluchhafen „BER“ wird. Wann der eröffnet wird oder überhaupt? Villeichd platzt nach de Wahl ja ne Bombe und BER jeht jar nich in Betrieb, weil se die Dauabaustelle nich innen Jriff kriegen. Fluchhafen zu Flüchtlingsheime oda so. Schau'n wir mal.

Dit einzije, wat zu klappen scheint, is en stadtweitet Abholzen vonne historischen Jaslatüchten. Heimlich wühlen sich die Bautrupps durch die Straßen vonne Hauptstadt. Allet an Jaslicht wird kaputt jemacht. Keene Rücksicht uff kulturelle Werte, da hau'n se schon mal 100 Jahre alte Kandelaba innen Schrott. Aba so is dit, wenn Prolls in Amt und Würden sind und Macht haben. Also wenn ick sehe, wat Müller, Jäbler, aba ooch all die anderen Senats-Futzis für ne miese Politik machen, da muss ick mir unweijlich an olle Maxe Liebermann erinnern, der hatte einst in breitem berlinarisch jesaacht: „Ick kann jar nich so vüle fressen, wie ick kotzen möchte“. In diesem Sinne wünsche ick Ihnen Erleuchtung – mit Jas – vasteht sich!

Graf Koks von der Gasanstalt

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

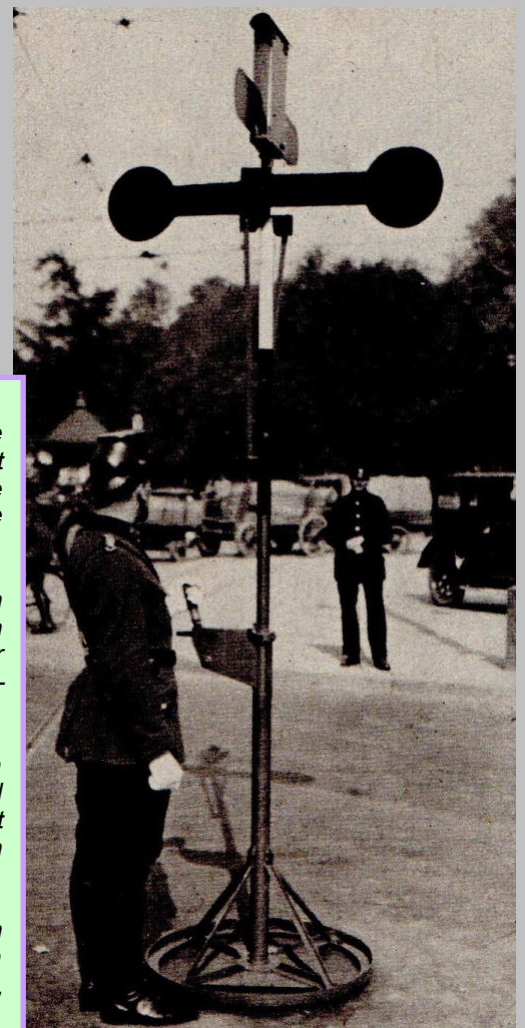
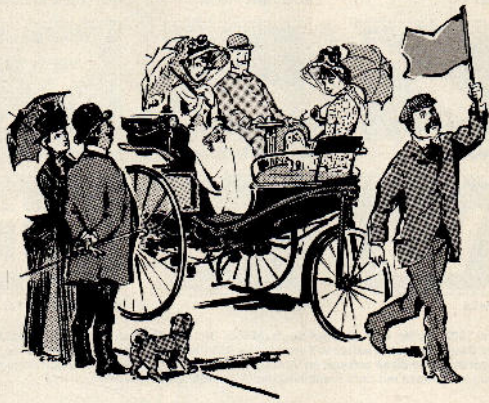
DIE KLEINE LATERNENKUNDE (38)

In loser Folge bringen wir Geschichtliches und Geschichten aus der Welt des Gaslichts und der Gaslaternen
**TRANSPARENT-GASLATERNEN –
GASBELEUCHTETE VERKEHRSSCHILDER UND WEGWEISER**

VON DER REKLAMELATERNE ZUM VERKEHRSSZEICHEN

Nachdem die Transparent-Gasleuchten der Kaiserzeit während des Ersten Weltkrieges sowie danach mehr und mehr verschwanden und sich allmählich die elektrisch betriebene Reklame durchsetzte, dachte kaum jemand daran, dass diese speziellen Gasleuchten eine Renaissance auf einem anderen Gebiet erleben würden.

Doch die Wiederauferstehung der Transparent-Gasleuchten begann kurioserweise mit dem allmählich stärker werdenden Kraftfahrzeugverkehr. Es war immer mehr los auf den Straßen, vor allem in den Großstädten, und dafür bedurfte es Regeln. Als die ersten Verkehrsampeln in Betrieb gingen, galt dies noch als Sensation. Polizisten, damals als Schutzmänner bezeichnet, bedienten die ersten Ampeln vor Ort manuell. Autark funktionierten die Ampeln erst etwas später. Doch es wurde erforderlich, nun auch Verkehrszeichen einzuführen.



Bilder:

Links oben: In England musste bis 1896 ein Fußgänger mit roter Fahne einer Kutsche vorausgehen (zeitgenössische Karikatur);

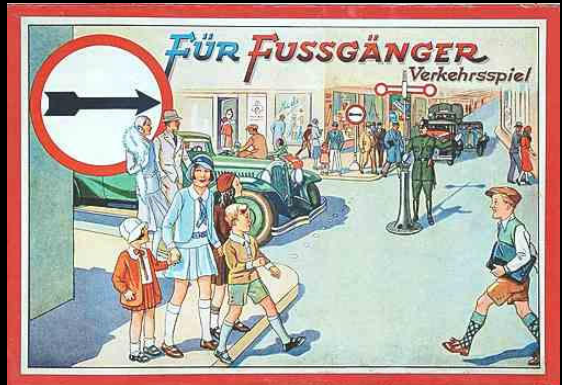
darunter: Gemeinden besaßen das Recht, von Automobilisten einen Pflasterzoll für Straßenbau oder Verkehrsschilder zu erheben.

Links: Eine Ampel wurde am Hamburger Glockengießerwall neu installiert, doch noch sorgt ein berittener Polizist für den reibungslosen Verkehrsablauf.

Rechts: Ein Polizist in Berlin regelt den Verkehr mit einem beweglichen Signalständer, Bilder: Sammlung ProGaslicht.

Der in Jena arbeitende Typograph Walter Dexel war es schließlich, der im Jahr 1925 erstmals Entwürfe für mit Gas beleuchtete Verkehrswegweiser vorstellte. Mehr über Walter Dexel im Anschluss. Man besann sich jetzt auf die früheren Transparent-Werbelaternen mit Gasbetrieb und funktionierte diese zu beleuchteten Transparent-Verkehrsschildern um. Ganz bewusst sollten dafür die vorhandenen Wandarme oder Gaskandelaber benutzt werden. Die aus der Kaiserzeit bekannten Transparent-Gaslaternen erlebten nun eine Renaissance.

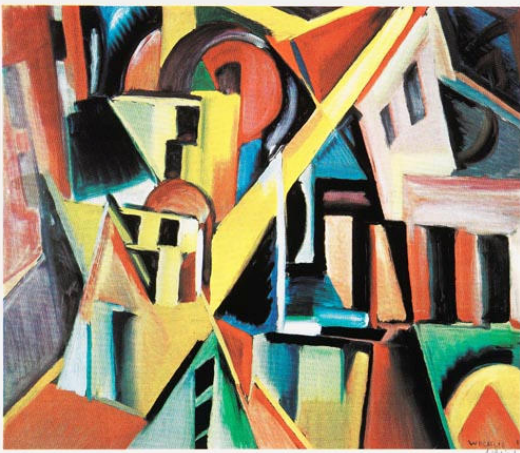
Bild rechts: Karton eines Brettspiels um Verkehrszeichen, Bild: Slg. PGL



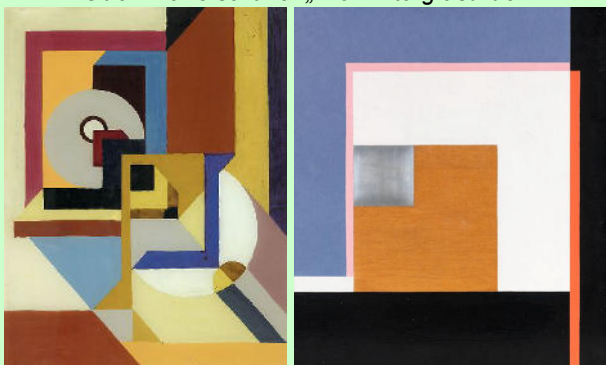
Werke Walter Dexels von 1913 bis 1924



Oben „Straße bei Florenz“ und Spitzingsee (beide 1913)



Oben: 1918 schuf er „Die Hinterglasbilder“



Links „Komposition“ (1922) und „Mit silbernem Quadrat“ (1924)

DER „TYPO-GRAF“ WALTER DEXEL

Die Geschichte der Verkehrs- und Wegezeichen ist vor allem mit einem Mann verbunden, der in den 1920er Jahren als Verkehrsplaner, Künstler und Typograph wirkte und Akzente setzte. Es handelt sich um den am 7. Februar 1890 in München geborenen Walter Dexel. Der Sohn eines Oberlehrers begann 1910 Kunstgeschichte zu studieren, bereits zwei Jahre später hielt Dexel Vorlesungen über moderne Kunst an der Münchner Universität. Zu Beginn des Ersten Weltkrieges ging Dexel als Freiwilliger zum Bayerischen Jägerbataillon, wurde aber schon wenige Monate später krankheits halber entlassen und setzte sein Studium in Jena fort. Ein Jahr später promovierte er. Danach arbeitete er als freier Maler und Gebrauchsgrafiker, später auch als Bühnenbildner und Innenarchitekt. Außerdem war er ehrenamtlicher Ausstellungsleiter des Jenaer Kunstvereins. Dieses Amt führte er bis 1928 aus.

Während dieser Zeit erweiterte er die Sammlung des Kunstvereins und kam in Kontakt zu Expressionisten, Konstruktivisten, Dadaisten und Bauhaus-Vertretern, mit vielen Künstlern war er befreundet, eine tiefe Freundschaft verband ihn mit Kurt Schwitters, der ihn später als „Typo-Graf“ bezeichnete. Walter Dexel organisierte weiterhin Ausstellungen und konzentrierte sich ab Mitte der 1920er Jahre immer mehr auf die Themen „Typografie“ und „Reklame“ sowie der Präsentation sachlicher Möbel und Gebrauchsgegenstände, ein weiterer Schwerpunkt waren der Wohnungs-, Siedlungs- und Städtebau. Dexel galt zu dieser Zeit als herausragender Vertreter des Konstruktivismus.

DEXELS VERKEHRS-GASLATERNEN

Im September 1925 stellte Walter Dexel dem Publikum erstmals mit Gas beleuchtete „Straßenrichtungsweiser“ sowie Reklamelaternen vor, die in einschlägigen Fachzeitschriften entsprechend gewürdigt wurden. Damals wurden Dexels Reklame-Gaslaternen als „dreidimensionale beleuchtete Plakate“ bezeichnet, die sich aus seiner Malerei und Gebrauchsgrafik entwickelt hatten.

Außerdem stellte Dexel den weltweit ersten mit Gas beleuchteten Richtungsweiser für den Straßenverkehr vor, der auf dem Jenaer Holzmarkt aufgestellt wurde. Anfangs experimentierte Dexel mit Farben, doch bereits 1926 schlug er vor, bestimmte Farben für die jeweiligen Himmelsrichtungen zu verwenden. Für Norden: weiße Schrift auf schwarzem Grund, für Süden weiße Schrift auf rotem Grund, für Osten schwarze Schrift auf gelbem Grund und für Westen weiße Schrift auf blauem Grund. Die Jenaer Gas- und Wasserwerke meldete die neuen Verkehrsleuchten als Reichspatent an, doch die spätere Normierung nach DIN legte sich schließlich auf die heute bestehende Variante „schwarze Schrift auf gelbem Grund“ fest. Dexel gilt heute auch als „Vater“ der gelb-schwarzen Richtungsweiser.

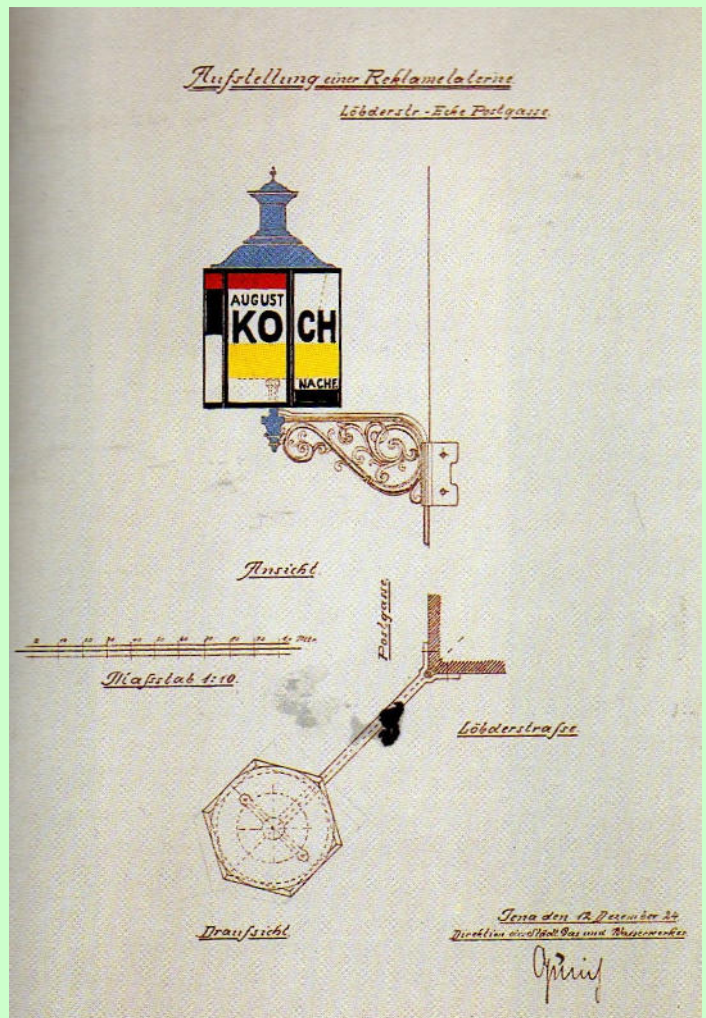
Ebenfalls 1925 schloss Dixel mit den mechanischen Werkstätten des Städtischen Gas- und Wasserwerks Jena einen Vertrag über die Verwertung der Reklamelaternen und -Lampen.

Walter Dixel war ein Befürworter klarer und eindeutiger Verkehrszeichen, sie sollten grafisch nachvollziehbar sowie visuell schnell erfassbar sein. Außerdem schlug Dixel vor, städtische Straßennetze klar zu strukturieren, so zum Beispiel Straßen von den Vororten ins Stadtzentrum, Ausfallstraßen oder Durchfahrtswege deutlich zu markieren. Seine Ideen waren zukunftsorientiert und visionär.

DEXELS REKLAME-ORDNUNG

1926 zog Dixel nach Frankfurt am Main, dort war er bis 1928 freiberuflich tätig und entwarf zahlreiche Lichtreklamen, Transparente, Werbesäulen und -uhren und sogar Telefonzellen. Zusammen mit Ernst May arbeitete Dixel am Projekt „Neues Frankfurt“, 1928 entwarf er eine „Städtische Reklame-Ordnung“. Hauptziel dieser Reklameordnung sollte die Vereinheitlichung der Fassaden sein, Reklame und Architektur sollten einen harmonischen Gleichklang bilden.

Zu seinen Reklame-Entwürfen zählten auch Branchenzeichen, so sollten Ärzte, Autowerkstätten, Postämter, Telefonzellen oder Garagenausfahrten durch einheitliche Symbole gekennzeichnet werden. Heute sind Dixels Vorschläge bis auf wenige Ausnahmen unbekannt, erhalten haben sich im Geschäftsleben lediglich die Brezel als Zeichen des Bäckers, das Messingbecken des Friseurs und das Kreuz der Apotheken.



Entwurf für die Reklame-Laterne "August Koch Nachf." Werkzeugzeichnung Reklame-Laterne "August Koch Nachf." der städtischen Gas- und Wasserwerke Jena (1924).



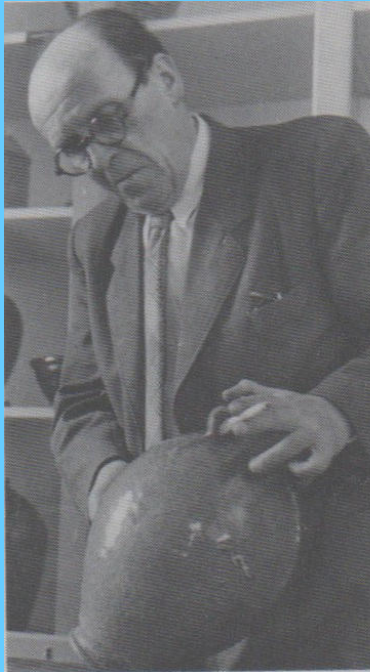
Links: Dixel betätigte sich auch als Fotograf, hier ein Foto mit Kandelaber und vielen Reklamen aus dem Jahr 1926, daneben und rechts Entwürfe Dixels für eine Haltesäule der Straßenbahn in Frankfurt am Main (1927) und für eine Telefonzelle mit Reklame (1928).

Im gleichen Jahr organisierte er eine letzte große Ausstellung für den Kunstverein Jena unter dem Titel „Neue Wege der Fotografie“, er publizierte Texte zur Transparentreklame und beteiligte sich an weiteren Ausstellungen zum Thema „Neue Reklame“.

Nachdem er von Teilen des Kunstverein-Vorstandes nicht wieder als Geschäftsführer vorgeschlagen wurde, nahm Dixel eine Stelle als Dozent für Gebrauchsgrafik und Kulturgeschichte an der Kunstgewerbe- und Handwerkerschule Magdeburg an. Er pendelte nun zwischen Jena und Magdeburg, 1929 beteiligte er sich an der Wanderausstellung „Das Licht im Dienst der Werbung“ der Werkbundzeitung „Form“. Die Machtübernahme der Nazis 1933 überstand Dixel zunächst, zumal er auf Anraten des Leiters der Kunstgewerbe- und Handwerkerschule, W. Deffke, wie alle Dozenten in die NSDAP eintrat. Doch zwei Jahre später wurde er als „entarteter Künstler“ und „unzuverlässiger Nationalsozialist“ entlassen.

PROFESSUR IN BERLIN

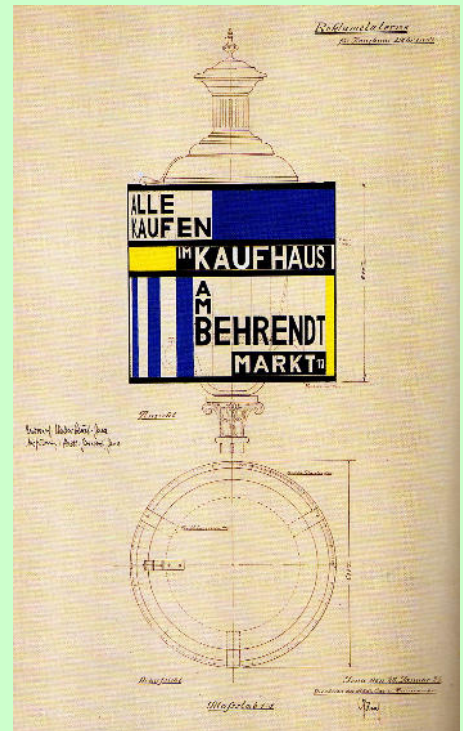
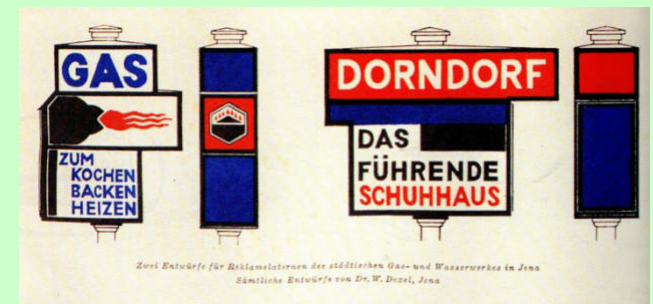
1936 ging Dixel nach Berlin und wurde Professor an der Staatlichen Hochschule für Kunst- und Kunstgeschichte. 1937 wurden Bilder Dexels in der Ausstellung „Entartete Kunst“ in München gezeigt. Obwohl er auf der Abschlusliste der Nazis stand, konnte Dixel weiter publizieren und beispielweise sein Buch „Hausgerät das nicht veraltet. Grundsätzliche Betrachtungen über die Kultur des Tischgeräts. Versuch einer Geschmackserziehung an Beispiel und Gegenbeispiel“ veröffentlichen. Auch seine Professur an der Berliner Staatlichen Hochschule für Kunst- und Kunstgeschichte durfte er behalten, wurde aber zeitweise in die Bibliothek der Hochschule „versetzt“.

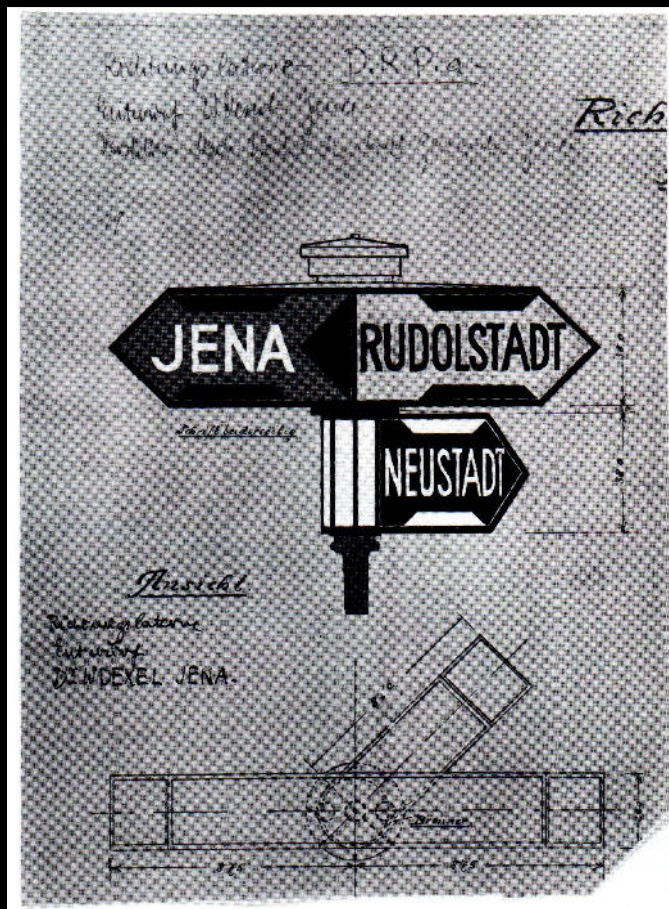


Bilder:
 Links Walter Dixel 1955 in Braunschweig, Quelle: Walter Dixel, Bild-Zeichen-Raum; unten Reklame für das Gaswerk Jena; rechts oben Postkarte mit Eigenwerbung von Walter Dixel (1924/25); in der Mitte Entwürfe für Reklamelampen und -laternen mit Gasbetrieb (1927); unten rechts Reklame-Gaslaterne für das Kaufhaus Behrendt „Alle kaufen im Kaufhaus Behrendt am Markt“ (1925).



Im Jahr 1942 endete die Berliner Zeit Dexels, er wurde von der Stadt Braunschweig beauftragt, eine Sammlung historischer und moderner Gebrauchsgeräte aus Handwerk und Industrie aufzubauen. Gleichzeitig lehrte er an der Braunschweiger Meisterschule für das gestaltende Handwerk. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war Dixel wegen seiner NSDAP-Mitgliedschaft ein Jahr suspendiert, wurde aber schließlich als entlastet eingestuft. 1951 wurde Dixel Vorsitzender des Fachausschusses „Glasgestaltung und Glasveredelung“ der Deutschen Glastechnischen Gesellschaft, dieses Amt übte er bis 1967 aus. 1955 wurde Walter Dixel pensioniert. Später begann er wieder zu malen. Am 8. Juni 1973 starb Walter Dixel in Braunschweig.





Entwurf einer Richtungslaterne – mit Gasbetrieb – aus dem Jahr 1925. Quelle: Walter Dexel, Bild-Zeichen-Raum.
 Unten: Auszüge aus einem Verkaufsprospekt der Firma Bamag-Mequin, Abbildung: Slg. Klaus Gevatter

Ständig wachsender Verkehr vor allem in den Städten sorgte nun dafür, dass die Notwendigkeit zur Aufstellung von Verkehrszeichen und Hinweisschildern – mit und ohne Beleuchtung – immer dringlicher wurde.

Auch verschiedene Gasleuchtenhersteller nahmen sich jetzt dieses Themas an und entwickelten Verkehrszeichen und Wegweiser mit Gasbeleuchtung, zum Beispiel die Firma Bamag-Mequin AG. Der Runderlass des Reichsinnenministeriums vom 29. August 1927 über Wegweiser und Ortstafeln setzte Hinweise zur flächendeckenden Aufstellung, darüber hinaus sollten sie transparent ausgeführt und von innen erleuchtet werden.

Bamag-Mequin (Bilder unten) bot für diesen Zweck Transparent-Gasleuchten in verschiedenen Größen an (1000x333x200 mm oder 1000x650x300 mm). Diese hatten eine den Vorschriften entsprechende glatte Form, Rauchabzugskamine fehlten. Stattdessen sollten die Abgase durch schlitzförmige Öffnungen zwischen Laternendach und Laternengehäuse entweichen. Die Glühkörper waren gleichmäßig im Inneren der Transparent-Gasleuchte angeordnet und wurden mit einer sogenannten „Kletterflamme“ entzündet. Offenbar lagen die innen angebrachten Glühkörper sehr weit auseinander und konnten nicht von selbst überzünden. Dies geschah vermutlich durch ein dünnes Rohr mit enger aneinandergereihten kleinen Gasöffnungen, über welche sich die Flamme dann von einem zum nächsten Glühkörper vorarbeiten konnte. Nicht ganz klar ist, wie diese Flammen dann wieder gelöscht wurden, möglicherweise durch eine „Mitternachtsdruckwelle“. Diesen Zündmechanismus nannte der Hersteller Bamag-Mequin „Kletterflamme“, mit dem ursprünglich bei Handbedienung und stehendem Gasglühlicht verwendeten Begriff „Kletterflamme“ hatte das jedoch nichts zu tun.

BAMAG-MEQUIN

Bamag-Transparent-Richtungsanzeiger

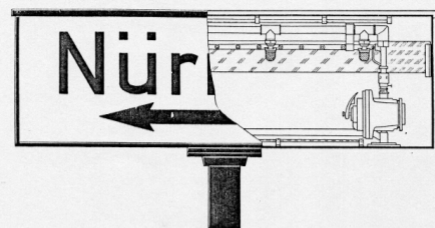


mit Spezial-Brennereinrichtung
 D. R. G. M.
 für hängendes Gasglühlicht



Bamag-Mequin Aktiengesellschaft Berlin NW 87

BAMAG-MEQUIN AKTIENGESELLSCHAFT BERLIN NW 87



Bamag-Transparentlaterna für Gasbeleuchtung

Der Runderlaß des Ministeriums des Innern vom 29. 8. 1927, II M 38 Nr. 112 über Wegweiser und Ortstafeln soll nunmehr allgemein durchgeführt werden. Zweckmäßig werden diese Tafeln an allen verkehrswichtigen Punkten transparent ausgeführt und von innen erleuchtet.

Die Bamag-Transparentlaternen entsprechen nicht nur den ministeriellen Vorschriften, sondern genügen auch in gas- und beleuchtungstechnischer Hinsicht allen Anforderungen. Unsere Konstruktion ermöglicht daher, das Leuchtgas in größtem Umfange und mit bestem Erfolge für die Erleuchtung derartiger Tafeln heranzuziehen.

Die Laterna zeigt die vorschriftsmäßige glatte Form und hat keine Kamine oder dergleichen. Die Abgase entweichen durch schlitzförmige Öffnungen zwischen Laternendach und Gehäuse. Die Glühkörper sind gleichmäßig innerhalb des Transparentes verteilt und werden mittels Kletterflamme gezündet.

Die Befestigung der Transparente kann einzeln oder gruppenweise an Flächen, Ecken oder Masten erfolgen. Die Größe der Laternen richtet sich nach Zweck und Beschriftung; sie beträgt, den Vorschriften entsprechend, entweder 1000x333x200 mm oder 1000x650x300 mm.



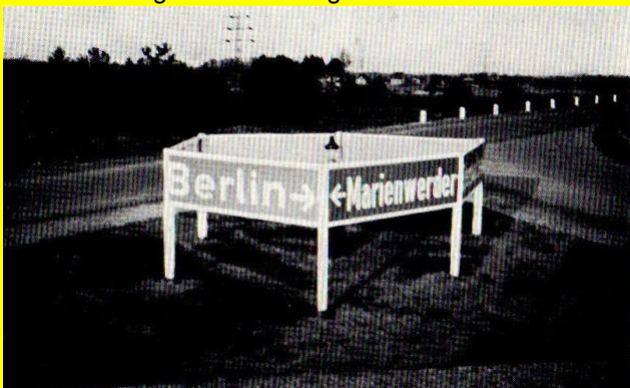
Fordern Sie bitte Angebot

für unsere
 Transparentlaternen und die
 erforderlichen
 Befestigungsvorrichtungen
 bzw. Masten an.



Die Transparent-Gasleuchten konnten wahlweise einzeln oder in Gruppen an Flächen, Ecken oder Masten befestigt werden. Viele Verkehrs- und Richtungsschilder waren als Transparent-Gasleuchte zu haben, Richtungsschilder ebenso wie Vorfahrts- oder Gefahrenschilder. Es ist zu vermuten, dass man auch Poller von Verkehrsinseln mit Gaslicht beleuchtete. Sicher ist auf jeden Fall die Gasbeleuchtung bei Haltestellen-Säulen der Straßenbahn. Mit den Transparent-Gasleuchten hatte die Gasbeleuchtungstechnologie wieder ein wichtiges Geschäftsfeld gewonnen und weiterentwickelt.

Durch den Bau der Autobahnen und infolge der dadurch erheblich gesteigerten Verkehrsgeschwindigkeit wurden die zuständigen Dienststellen hinsichtlich der Aufstellung von Verkehrszeichen und Beschilderungen vor neue Aufgaben gestellt. Schon bald zeigte sich, dass auch bei günstiger Aufstellung von Verkehrszeichen, Schildern und Wegweisern in der Nacht eine ausreichende Auffälligkeit und Erkennbarkeit durch das Fahrlicht der Kraftfahrzeuge häufig nicht optimal war. Ausfahrten oder Ortsnamen wurden häufig erst sehr spät erkannt, ein rechtzeitiges Verlassen der Autobahn war wegen der hohen Geschwindigkeit dann nicht mehr möglich. Man begann daher, an geeigneten Stellen Schilder mit Eigenbeleuchtung aufzustellen.

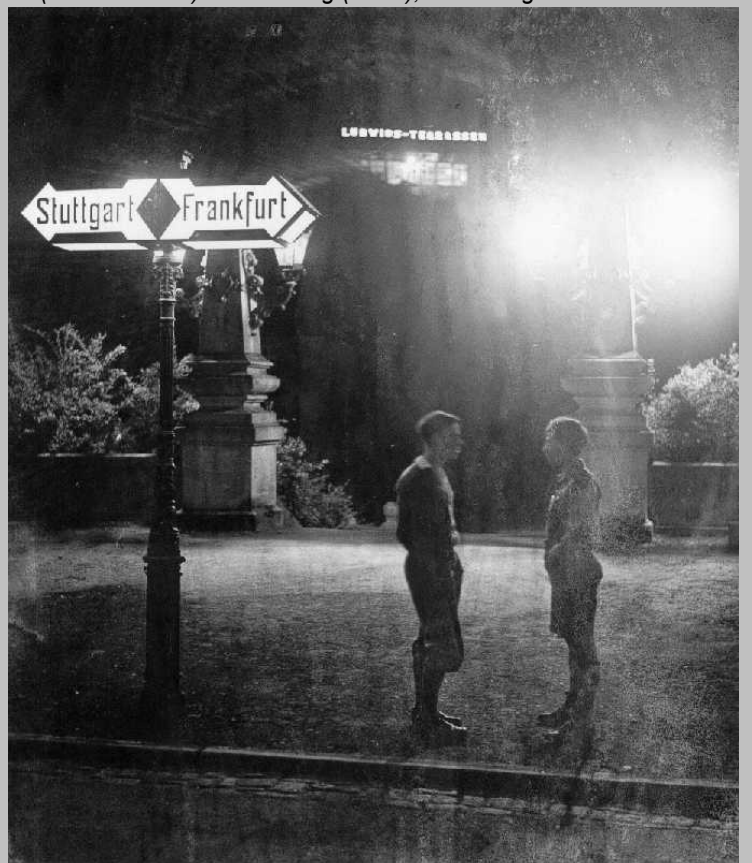


Sechseck-Transparentschild mit Propangasbeleuchtung,
Quelle: Handbuch der Lichttechnik Rudolf Sewig.

Typisch für die 1930er Jahren waren beispielsweise Sechseck-Transparentschilder (Opalüberfangglas) zur Kennzeichnung der Zufahrtsstellen zur Autobahn. Diese Schilder wurden von der Mitte des Sechsecks aus mit einer Gürtellinse beleuchtet, dabei strahlte ein Teil des Lichts unterhalb des Schildes frei ab und beleuchtete den Boden des Schildes mit. Da häufig kein elektrischer Anschluss, aber auch keine Gasleitung vorhanden war, verwendete man Gasglühlicht, gespeist durch Propan gas. Das Ein- und Ausschalten der Beleuchtungsanlage erfolgte selbsttätig durch eine im Flaschenschrank eingebaute Schaltuhr, sodass eine Bedienung nur etwa alle zwei Monate (im Sommer drei Monate) zum Wechseln der Propangasflasche erforderlich wurde. Die Beschriftung (große Buchstaben 60 cm, kleine Buchstaben 40 cm) konnte bis zu 300 Metern Entfernung gelesen werden. Versuche mit vorn angeleuchteten Schildern waren nicht allzu erfolgreich, man setzte also auf Transparentschilder, da diese den Kontrast (weiße Schrift auf dunkelblauem Grund oder schwarze Schrift auf gelbem Grund) sehr deutlich erkennen ließen.

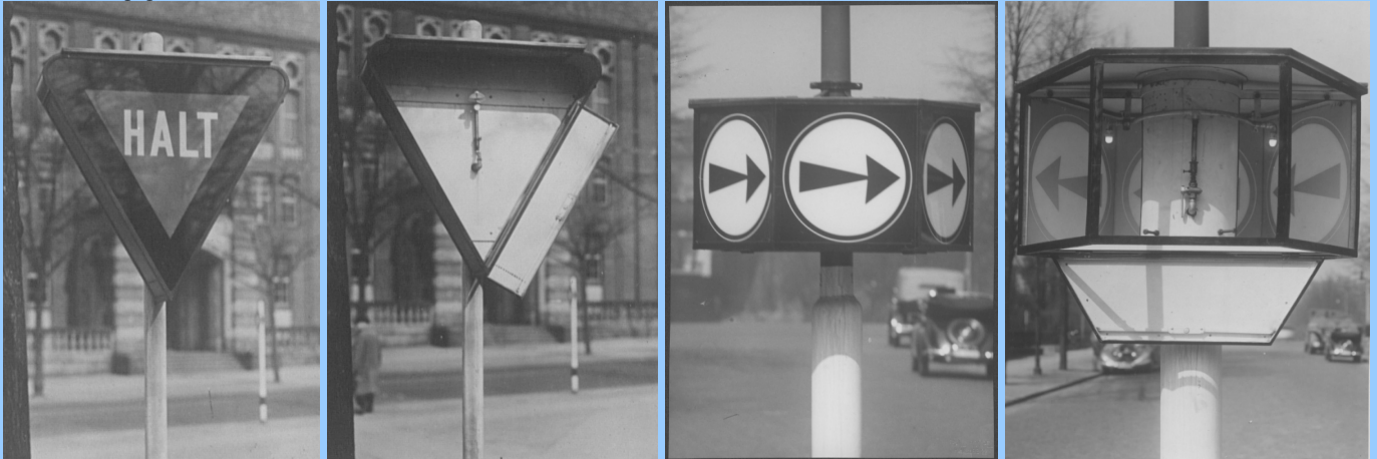


Oben und unten Gas beleuchtete Wegweiser an der Ludwigsbrücke
(Löwenbrücke) in Würzburg (1939), Bilder: Slg. Klaus Gevatter



VERKEHRSZEICHEN UND LEUCHTSÄULEN MIT GASGLÜHLICHT-BETRIEB

Die Freie und Hansestadt Hamburg war seit jeher eine Stadt des Gaslichts. Im Jahr 1939 waren 38.400 Gasleuchten in Betrieb, allerdings auch 23.170 elektrische Leuchten, das Verhältnis betrug 62:38 zugunsten des Gaslichts. Da war es nur konsequent, dass die Stadt sowie die Hamburger Gaswerke auch auf Gasbeleuchtung bei der Unterhaltung von Wegweisern, Hinweisschildern und Verkehrszeichen setzten. Hamburg dürfte zusammen mit Berlin Hochburg hinsichtlich der Transparent-Gasbeleuchtung gewesen sein.



Standort Hamburg: Gasbeleuchtete Schilder außen und innen („Halt – Vorfahrt achten“ und Richtungspfeil „rechts fahren“).



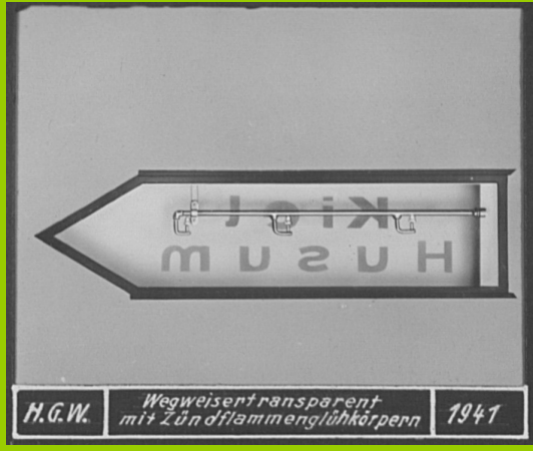
Oben: Leuchtsäule mit Gasglühlicht außen und innen



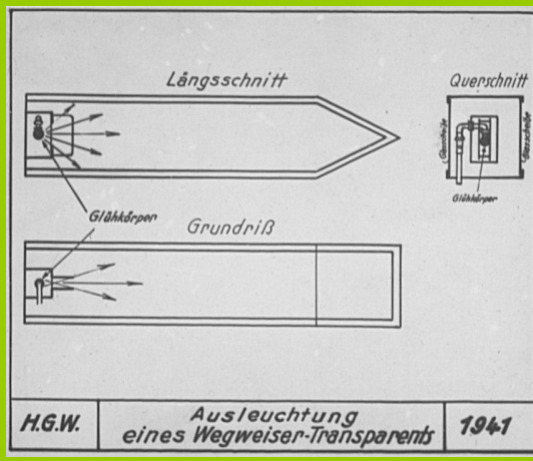
Links: Gashängeleuchte, am Mast ein zusätzlich angebrachtes Richtungsschild mit Glühlicht, die am Mast montierte Luftschutz-Gasleuchte lässt bereits Schlimmes befürchten; rechts mehrere Richtungsschilder mit Gasbetrieb an einem Gaslichtmast, hinten ist ebenfalls ein Gashängeleuchtmast mit Luftschutzleuchte zu sehen.

Alle Abbildungen auf den Seiten 57 und 58: Bildquelle: Staatsarchiv Hamburg, Signaturnummer 621-1_70_35;

WEGWEISER-TRANSPARENTLATERNEN MIT GASGLÜHLICHT-BETRIEB



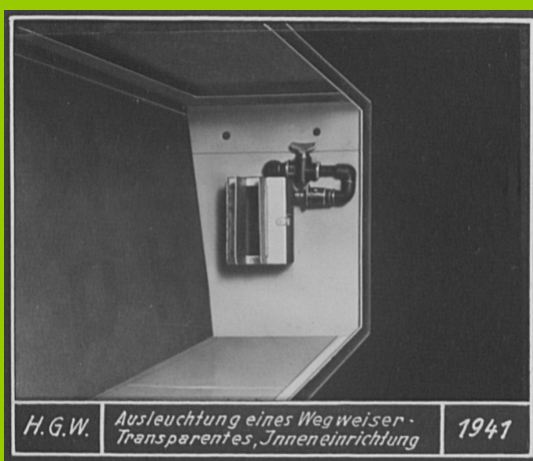
H.G.W. Wegweiser transparent mit Zündflamminglühkörpern 1941



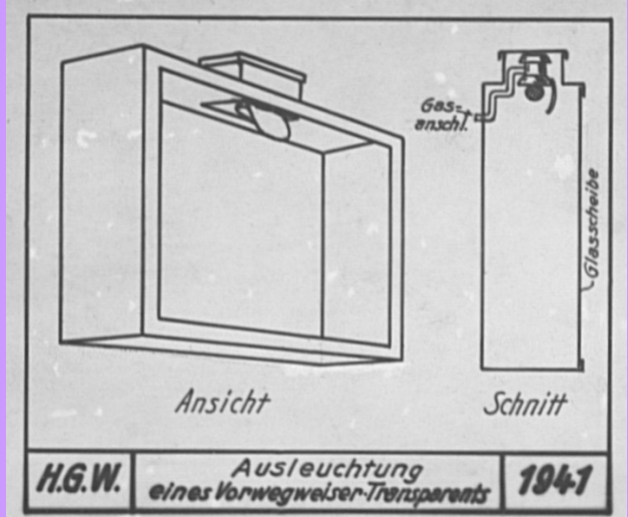
H.G.W. Ausleuchtung eines Wegweiser-Transparents 1941



H.G.W. Zündflamminglühkörper a. Ring N°7483 im Wegweisertransp. 1941



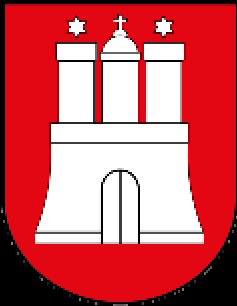
H.G.W. Ausleuchtung eines Wegweiser-Transparentes, Inneneinrichtung 1941



H.G.W. Ausleuchtung eines Vorwegweiser-Transparents 1941



59
DER ZÜNDFUNKE



Oben: Straßenszenen aus Hamburg vor (links) und nach dem Zweiten Weltkrieg (rechts). Links ein doppelarmiger Gashängelichtmast – gut zu sehen auch die Blohmglöcken – und den daran montierten Richtungsschildern, die mit Gaslicht betrieben wurden. Rechts ein Bild aus den 1950er oder 1960er Jahren von der Ecke Bambeker Straße/Gertigstraße, im Hintergrund eine Doppel-Gasreihenleuchte (Barnag U13H), vorn Verkehrsschilder mit Gasbeleuchtung. Inzwischen hatte sich das Aussehen der Richtungsschilder geändert, statt schwarzem Pfeil auf weißem Grund nun weißer Pfeil auf blauem Grund. Auch das Schild „Vorfahrt achten“ ist mit Gasglühlicht beleuchtet; unten einige nächtliche Impressionen mit Schildern und Reihenleuchten – überall Gaslicht! Die Menschen heute wissen nicht, welches wunderbare sowie stimmungsvolle Straßenlicht sie verloren haben.

Quelle: Staatsarchiv Hamburg. Bild links: Signaturnummer 621-1_70_35; Bild oben und ganz unten: Signaturnummer 621-1_70_34-Fotoalbum Band 3; unten: Signaturnummer 621-1_70_34-Fotoalbum Band 2, Bild 2614/4.



In Hamburg waren laut Statistischen Angaben am 31.12.1966 genau 24.287 Gasstraßenleuchten in Betrieb, wobei nicht klar ist, ob in dieser Zahl auch die mit Gasglühlicht beleuchteten Verkehrs- und Hinweisschilder enthalten sind. Das Ende für die Gasstraßenbeleuchtung kam Anfang der 1980er Jahre. Innerhalb kürzester Zeit waren sämtliche Gasleuchten verschwunden. Ein Insider meinte damals, der Druck der Elektrolobby sei immens gewesen, und durch diese „Lobbykratie“ kam es zur kompletten Zerstörung des weit verzweigten Gaslichtnetzes in Hamburg. Heute findet man einige Ex-Gaslaternen, die man auf Strombetrieb umgebaut hatte. Der Rest ist Geschichte.

SIGNALANLAGEN

In den 1920er Jahren kamen in Deutschland ganz allmählich Verkehrsampeln auf. An Straßenkreuzungen wurden diese Ampeln in der Regel über dem Mittelpunkt der Kreuzung an Überspannungen montiert. Führend auf dem Gebiet der Signaltechnik war damals Siemens & Halske. Als Leuchtmittel verwendete man eine Glühlampe mit großem Fadensystem, die Optik bestand aus einem Parabolspiegel von verhältnismäßig kleiner Brennweite und einer Streuscheibe.

Für Eisenbahnübergänge wurden damals zum großen Teil mit Azetylen betriebene Blinksignale verwendet. Seltener anzutreffen waren elektrische Blinksignale. Daneben wurden in der Signaltechnik auch Propangasleuchten eingesetzt. Verkehrsampeln mit Gasbeleuchtung könnte es ebenfalls gegeben haben, allerdings haben wir dazu nichts gefunden. Fest steht allerdings, dass es in den 1950er Jahren in Berlin-Wilmersdorf auf der Bundesallee tatsächlich eine Verkehrsampel mit Gasbetrieb gegeben hat. Dieser Hinweis kam vom Berliner Beleuchtungsexperten Herbert Liman, der von 1958 bis 1992 Mitarbeiter bei der Senatsbauverwaltung und von 1977 bis 1992 Leiter der Abteilung Straßenwesen war.

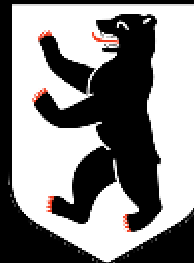
Das Thema „Gasbeleuchtete Verkehrs- und Richtungsschilder“ ist heute ziemlich unbekannt und unerforscht. Es liegen kaum Quellen vor. Wir wissen nichts über die verwendeten Typen, über Zahlen oder Standorte. Als Hochburgen derartiger mit Gaslicht beleuchteter Zeichen dürften wohl Berlin und Hamburg anzusehen sein, dort waren solche Transparent-Gasleuchten mindestens bis in die 1960er Jahre üblich.

Eigens für den Westteil Berlins hatte die GASAG in den 1950er Jahren eine Schildleuchte entwickelt, bei der das Verkehrsschild mit Gaslicht angestrahlt wurde. Solche indirekt beleuchteten Verkehrsschilder wurden recht häufig eingesetzt, man bot die Beleuchtung wahlweise mit zwei oder auch vier Glühkörpern an, als Lichtquelle dienten besonders kleine Glühkörper (Ring 647), gezündet und gelöscht wurde die Leuchte durch einen Fernzünder. Dieser wurde auf den Kopf des Schildermastes geschraubt, ein Anschlussstück führte zu einem zylindrischen Leuchtkörper aus Stahlblech (außen grau und innen weiß emailliert), der durch zwei waagrecht angeordnete, gasführende Rohre (Haltearme) getragen wurde.

Bilder unten und rechts unten: Verschiedene Verkehrszeichen in Berlin, mit Gaslicht beleuchtet, Bilder: Sammlung Klaus Gevatter



Oben: Von den Berliner Städtischen Gaswerken GASAG entwickelt: Verkehrsschilder mit Anstrahlung durch Gasglühlicht.



Neben der ziemlich seltenen Glühkörpergröße Ring 647 wurden bei Signalen und Verkehrsschildern meist die sogenannten Zündflamenglühkörper verwendet.

Vor einigen Jahren fand sich in Berlin-Lichterfelde, Ringstraße, sogar eine Gasreihenleuchte mit einem Gasmast samt kleinem Ausleger zur Montage eines Verkehrsschildes mit Gaslicht (Bilder unten). Wann hier das Gaslicht-Schild demontiert wurde, war nicht festzustellen. Inzwischen ist leider auch der Gaslichtmast selbst Geschichte, er wurde vor einiger Zeit zusammen mit mehreren tausend anderen Gasreihenleuchten abgerissen und verschrottet.



Auf dem früheren Gelände der GASAG in Berlin-Schöneberg, Torgauer Straße, befand sich eine kleine Anlage mit Gasleuchten und zwei mit Gas beleuchteten Verkehrsschildern (jeweils eine direkte und eine indirekte Beleuchtung, Bild oben). Auch diese Anlage wurde inzwischen abgebaut. Vom einstigen Vorzeige-Standort der städtischen Berliner Gaswerke ist bis auf den ausgeweiteten Gasometer und das alte Turmhaus nichts mehr übrig. Bekannterweise will ein Investor dort einen sogenannten „Energie-Campus“ errichten. Gas spielt dabei wohl keine Rolle, Gasbeleuchtung schon gar nicht.

Bettina Grimm

Bilder auf dieser Seite: ProGaslicht e. V.

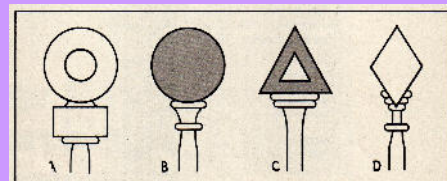
Hintergrundinformation

DIE GESCHICHTE DER VERKEHRSSZEICHEN

Es war ein langer Weg bis zur Entwicklung des heute bekannten Straßenverkehrszeichensystems. Einst orientierten sich die Menschen an der Natur und nutzten eigene Spuren, um sich zu recht zu finden. Durch Knicken von Zweigen oder Markieren mit Stöcken oder Steinen schufen sie sich ihre Wege. Manche Völker wie die Indianer verständigten sich durch Rauchsignale, errichteten Steinhaufen oder ritzten Zeichen in Bäume oder Felsen. Von der Natur geschaffene Geländelinien, zum Beispiel entlang von Flüssen oder durch Gebirge dienten vielen Nomaden als Wegweiser, das englische Wort „Highway“ dürfte daran erinnern. Später entstanden Straßen, die zu Orte mit wertvollen Naturschätzen führten, bekannte Beispiele sind die Seidenstraße, die Salzstraße oder die Bernsteinstraße.

Von einem echten Straßenbau kann man im Altertum sprechen. Etwa 2000 v. Chr. Entstanden in Babylonien befestigte Wege. Das erste Verkehrszeichensystem ist wohl auf die Römer zurückzuführen, auch der Begriff „Straße“ geht auf das lateinische „via strata“ zurück, die sogenannte „Meile“ entstand aus dem römischen „milia passuum“ (1000 Schritt).

Während im Mittelalter die meisten alten Straßen der Römer verfielen, brachte erst das Zeitalter des Absolutismus einen Fortschritt im Straßenbau, es gibt hierzu einige Quellen aus Frankreich und England. Verordnungen bestimmten die Aufstellung von Wegkreuzen, Pfählen oder Pyramiden. Wenige Jahrzehnte zuvor war die Kutsche erfunden worden, man schrieb sie dem ungarischen König Matthias Corvinus zu. Sie wurde nach ihrem Entstehungsort „Kocz“ genannt. Das Aufkommen des Postwesens im 18. Jahrhundert sorgte für die weitere Verbreitung von Wegweisern unterschiedlicher Art. Meilen- und Stundensteine wurden errichtet. Anfang des 19. Jahrhunderts nahm der Straßenbau deutlich an Fahrt auf.



In England wurden 1903 erstmals Schilder mit vier Grundformen auf den Straßen Londons aufgestellt. Die Zeichen oben bedeuteten v.l.n.r. Geschwindigkeitsbegrenzung (A), Durchfahrt verboten (B), Gefahrenstelle (C) oder sonstige Hinweise (D).

Für Kraftwagen verboten!

Kraftwagen Schritt!

Kraftwagen Vorsicht!

Deutschland übernahm nicht die in England bewährten Rund- und Eckschilder, stattdessen beschloss der Bundesrat die Einführung von Texttafeln.

Erste Beispiele von Verkehrszeichen sind aus der Schweiz bekannt. Stark abfallende Straßen wurden durch Aufmalen eines Rad- oder Hemmschuhes auf seitlich an der Straße liegende Felsen markiert.

Mit der Erfindung des Laufrades durch Karl von Drais im Jahr 1813 begann eine neue Epoche. Das Fahrrad in seiner Urform war geboren, anfangs stand man dieser Erfindung allerdings feindselig gegenüber. Doch die Radfahrer organisierten sich ab Mitte 1850 in eigenen Interessenvereinigungen, ab 1880 begannen sie, eigene Verkehrsschilder aufzustellen.

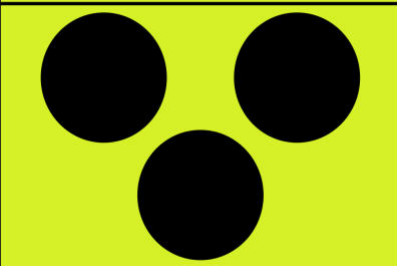
Die Erfindung des Benzinmotors und des Automobils waren ursächlich für die Einführung moderner Verkehrszeichen. Erste Automobilclubs gründeten sich. Im Jahr 1895 stellte der Italienische Touring-Club (T.C.I.) die ersten 40 gusseisernen Wegweiser auf. Im Jahr 1900 wurde auf einem Tourismus-Kongress in Paris festgelegt, dass als Verkehrszeichen künftig Symbole anstelle der bis dahin bestehenden Aufschriften verwendet werden sollten. Rote Pfeile auf weißem Grund dienten als Warnhinweis für Gefälle, waagerechte Pfeile mit Ortsnamen zeigten eine Richtungsangabe.



Vier der sieben im Jahr 1907 eingeführten Warntafeln, Tafel 1 „Gefährliche Linkskurve“, Tafel 5 „Bahnübergang“, Tafel 6 „Straßenkreuzung“ und Tafel 7 „Doppelkurve“. Bilder: Wikipedia/Mediatius



Verbot für Kraftwagen



und Motorräder

Kraftfahrzeuge

15 Km.

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

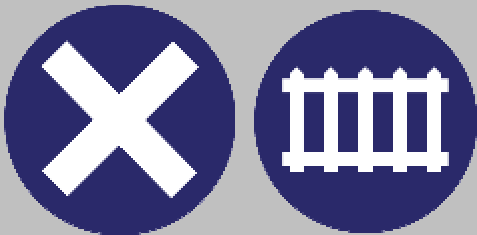
**Diebach
fahrt vorsichtig**

Als erste Verkehrsschilder in Deutschland gelten Warntafeln an Bahnübergängen, sie wurden 1877 durch ein entsprechendes Reichsgesetz zur Pflicht. Zur Jahrhundertwende 1899/1900 stellten Automobil- und Radfahrervereine in Eigeninitiative Wamschilder auf, zunächst als reine Texttafeln, später mit entsprechenden Zeichen und Farben ergänzt. Unter Führung des Kaiserlichen Automobil-Clubs, dem heutigen AvD (Automobilclub von Deutschland) begann man 1906 mit der Einführung von sieben Warntafeln (Kurve rechts, Kurve links, Doppelkurve, Höcker, Vertiefung, Bahnübergang und Straßenkreuzung). Es handelte sich um schwarze Schilder mit weißen Symbolen.

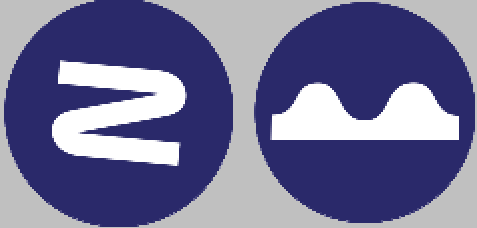
Weite Teile der Bevölkerung aber auch die Behörden standen den Automobilisten äußerst feindselig gegenüber. Es gab Gegenden mit absolutem Autofahrverbot. Da es auch keine durchgängigen Vorschriften gab, hielten sich die Fahrer meist an Vorgaben ihrer Automobilclubs. Im Deutschen Reich wurde der Automobilverkehr anfangs ortspolizeilich, ab 1900 aber mehr und mehr auf der Länderebene durch Ministererlasse geregelt, ein derartiger Erlass, datiert vom 16. Juli 1908, regelte erstmals offiziell die Aufstellung von Wamschildern. Auch auf internationaler Ebene war man bestrebt, zu einheitlichen Standards zu kommen. Ein erstes internationales Abkommen wurde 1909 verabschiedet, es legte die Bedingungen für Motorfahrzeuge im Straßenverkehr fest. Außerdem beinhaltete die Vereinbarung die Aufstellung von Hinweistafeln an öffentlichen Wegen, sowie die Verbindlichkeit von Verkehrsregeln derjenigen Länder, in die der Kraftfahrer einreiste. Nun kamen die ersten internationalen Verkehrszeichen auf.

Bilder links:

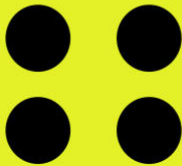
Ab 3. Februar 1910 wurden in Deutschland drei Verkehrszeichen eingeführt, die emailliert sein mussten. Zwei davon sind abgebildet. Oben das Zeichen „Verbot für Kraftwagen und Motorräder“, in der Mitte „Kraftfahrzeuge 15 km“. Das dritte (nicht abgebildete) Zeichen lautete „Verbot für Kraftwagen, offen für Motorräder“, darauf waren zwei schwarze Punkte abgebildet. Ab 1912 stellte der ADAC in Eigeninitiative Ortstafeln auf, die Tafeln waren emailliert. Bildquelle: Wikipedia/Mediatius



Ab 1910 in Gebrauch: Die Zeichen „Straßenkreuzung“, „Bahnübergang“, „Kurve“ und „Querrinne“, alle Bilder: Mediatius



**Verbot
für Kraftfahrzeuge
mit mehr als
5,5 Tonnen Gesamtgewicht**



1927 wurde dieses Schild eingeführt.

Ebenfalls 1909 wurde in Deutschland das „Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ erlassen, es war die erste einheitliche Vorschrift für den Straßenverkehr und führte vier kreisrunde Verkehrszeichen (Warntafeln mit blauer Hintergrundfarbe und weißer Schrift bzw. Symbolik). Zuständig für die Aufstellung der Schilder waren auch weiterhin die Automobilclubs, deren Namen ebenfalls auf diesen Schildern stehen durften. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, war es mit der internationalen Zusammenarbeit erst einmal vorbei. Zudem begann man in einigen Ländern mit der Vernichtung von Verkehrszeichen und Wegweisern, um gegnerischen Armeen keine Anhaltspunkte zu gewähren. Auch in Deutschland wurden die in der Regel gusseisernen Schilder eingeschmolzen, als Ersatz wurden Emailleschilder aufgestellt, die von der Automobil- oder der Ölindustrie finanziert wurden. Im Gegenzug durften die Sponsoren auf diesen Schildern mit ihren Namen werben. Insbesondere Ortstafeln und Wegweiser trugen zusätzlich Namen der finanzierenden Unternehmen (Dunlop, Continental) oder eben die Namen der aufstellenden Automobilclubs (KAC, ADAC, Bayerischer Automobil-Club)

In Deutschland wurde in den 1920er Jahren die Verkehrsregelung nach neuen Gesichtspunkten weiter entwickelt. Hilfsmittel wie Verkehrstürme, Verkehrsampeln, Blinklichter, akustische Signale, Zeichentafeln (Verkehrszeichen), Pflasterbemalung und Randzeichen kamen zum Einsatz, schließlich nahm der motorisierte Straßenverkehr erheblich zu. Im Jahr 1923 trat die Änderung des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in Kraft, darin wurde das Aufstellen von Verkehrszeichen zur öffentlichen Aufgabe.

Bis zu diesem Zeitpunkt waren die Warntafeln im Deutschen Reich dunkelblaue, kreisrunde Schilder mit weißen Sinnbildern, es existierte noch keine Normierung hinsichtlich der Farbe. Dies änderte sich als der für die Farbgebung der Verkehrszeichen zuständige RAL (Reichs-Ausschuss für Lieferbedingungen) im April 1925 seine Arbeit aufnahm und zwei Jahre später seinen ersten Farbtonkatalog vorlegte. Nach RAL-Vorgaben werden Farben bis zum heutigen Tage weltweit durch Farbnamen und Farbnummern bestimmt.

DIE VERKEHRSAMPEL

Die Geschichte der Verkehrsampel erscheint besonders interessant. Erstmals wurde eine Verkehrsampel mit Eisenbahnflügeln am 10. Dezember 1868 auf dem Parliament Square in London aufgestellt (Bild ganz links). Sie funktionierte mit Gasbetrieb. Eine Gaslaterne an der Spitze der Ampel zeigte in der Nacht entsprechend der Stellung der Signalflügel ein rotes oder grünes Licht. Ein Polizist regelte die Ampel per Hand. Doch unsachgemäße Handhabung führte zu einer explosionsartigen Verpuffung, der Polizist wurde schwer verletzt, das Projekt nach vier Jahren beendet. Viele Jahrzehnte später dann der nächste Versuch. In Cleveland (USA) ging am 5. August 1914 die erste elektrisch betriebene Verkehrsampel in Betrieb. In Deutschland war es am 14. November 1925 soweit. Die Hamburger Kreuzung Mönckebergstraße/Glockengießerwall erhielt eine Verkehrsampel.

Wesentlich bekannter war der Verkehrsturm am Potsdamer Platz in Berlin, der 1924 eingeweiht wurde (Bild links). Heute weitgehend unbekannt ist eine Variante der Ampel, die sogenannte „Heuer-Ampel“ (Bild links unten), benannt nach ihren Konstrukteur Josef Heuer. Dabei handelte es sich um eine Zeigerampel in würfelartiger Form mit Innenbeleuchtung. Die Ampeln hingen an Drahtseilen über Kreuzungen mit einfachem Verkehrsverlauf, z.B. im rechten Winkel kreuzende Straßen. Durch einen Elektromotor angetriebene Zeiger drehten sich im Uhrzeigersinn und wiesen dabei auf rote oder grüne Farbfelder (Gelb fehlte). Die „Heuer-Ampeln“ existierten von 1930 bis 1972, danach waren sie nach der neuen Straßenverkehrsordnung nicht mehr zugelassen. Der Nachbau einer derartigen Ampel kann in Bochum betrachtet werden (Kreuzung Bongard- und Kortumstraße).

Bilder links oben: Es war ein weiter Weg von der ersten Londoner Verkehrsampel von 1868 bis zum Verkehrsturm in Berlin 1925, unten zwei Heuer-Ampeln im Doppelbetrieb, Detmold, Hornsches Tor, um 1956.



Bildquellen links unbekannt; rechts Bundesarchiv Bild 102-01702; unten: Stadtarchiv Detmold



Im Jahr 1925 wurde die „Verordnung über die Aufstellung von Warnungstafeln für den Kraftfahrzeugverkehr“ verabschiedet. Sie bestimmte das Aussehen der erforderlichen Verkehrsschilder. Auf internationaler Ebene war das Abkommen von 1926 richtungweisend. Eines der wichtigsten Festlegungen war die obligatorische Festlegung der dreieckigen Form von Warnzeichen.

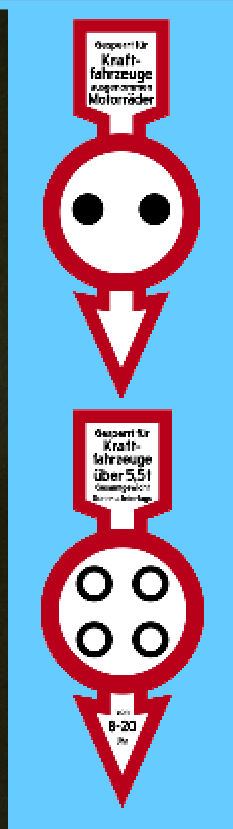
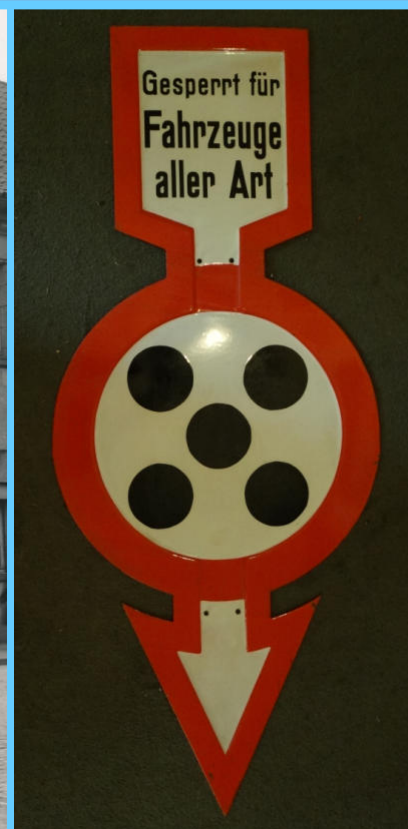
Im November 1927 nahm die internationale Regelung aller Verkehrszeichen weiter Gestalt an. Unter anderem wurde folgendes festgelegt: Gefahrenzeichen sollten künftig grundsätzlich in dreieckiger Form mit rotem Rand sein; Zeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung sollten eine rechteckige Form haben, ebenfalls mit rotem Rand. Verbotsschilder sollten mit einer roten Scheibe oder mit einem ausgeschnittenen roten Kreis dargestellt werden; für Richtungszeichen empfahl man weiße Pfeile auf einer blauen Scheibe; erlaubtes Parken sollte mittels einem weißen „P“ auf blauer Scheibe angezeigt werden. Auch die Maße der Schilder (Scheiben) wurde bestimmt und sollten mindestens 60 cm Durchmesser umfassen. Insgesamt wurden 19 Verkehrszeichen festgelegt.

Der preußische Ministerialerlass „Vorschriften über Verkehrseinrichtungen“ von 1930 war der Vorläufer der 1937 verabschiedeten ersten „Straßenverkehrsordnung“. Der Erlass unterteilte die Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen erstmals in Richtungsschilder, Gefahrentafeln, Gebiets- und Verbotstafeln, Signaleinrichtungen für die Verkehrsregelung sowie sonstige Einrichtungen, Anlagen und bauliche Maßnahmen, die der Sicherheit des Verkehrs dienen.

Mit dem Erlass sowie dem im September 1929 verabschiedeten Preußischen Polizeikostengesetz wurde nun auch die Aufstellung von Ortstafeln und Wegweisern zur staatlichen Aufgabe. Bis dahin hatten die Automobilclubs, vor allem der Deutsche Touring-Club und der ADAC, für diese einheitlich aussehenden gelben Tafeln mit schwarzer Schrift gesorgt und bis zum Jahr 1930 etwa 32.000 Ortstafeln aufgestellt. Stets war auf diesen Schildern am unteren Rand Werbung – Hinweis auf den Sponsor – zu lesen, am oberen Rand befand sich der Hinweis auf den Aufsteller. Nachdem nun der Staat für das Aufstellen dieser Ortstafeln zuständig war, wurden die Schilder in den folgenden Jahren zügig ersetzt. Farblich blieb alles beim alten, man verwendete gelbe Schilder mit schwarzer Schrift. Bei den Wegweisern orientierte man sich an einem Entwurf des Verkehrsplaners und Typografen Walter Dexel (siehe gesonderte Reportage).



Oben: Deutsche Gebots- und Verbotsschilder 1927, Quelle: Deutsches Museum; unten: Ab 1928 wurden elf verschiedene Sperrschilder zugelassen, am häufigsten war das Sperrschild für Fahrzeuge aller Art. Daneben gab es Varianten mit Ausnahmen oder Gewichtsbegrenzungen sowie spezielle Schilder für Sonn- und Feiertage (rechts unten). Diese Schilder waren bis 31. März 1939 gültig. Die Firma Rech bot ab 1920 eine Gaslaterne mit beleuchtetem Schild an (Aufnahme links unten aus Würzburg, Saliering 1927). Originalschilder sind heute sehr selten, vor allem im guten Zustand. Bilder: Slg. Klaus Gevatter, Slg. PGL, Mediatius



VERKEHRSZEICHEN, DIE AB 1. SEPTEMBER 1927 EINGEFÜHRT WURDEN (AUSWAHL)



Oben: V.l.n.r.: Gefährliche Stelle anderer Art; unbewachter Eisenbahnübergang; Parkplatz; Geschwindigkeitsbegrenzung vor Schulen, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 25 km für Kraftfahrzeuge über 5,5 Tonnen, Unbeschränkter mehrgleisiger Bahnübergang; unten: Das Verkehrszeichen „Einbahnstraße“ wurde 1929 eingeführt und gilt als Klassiker unter den Verkehrsschildern. Bildquelle: Wikipedia/Mediatius



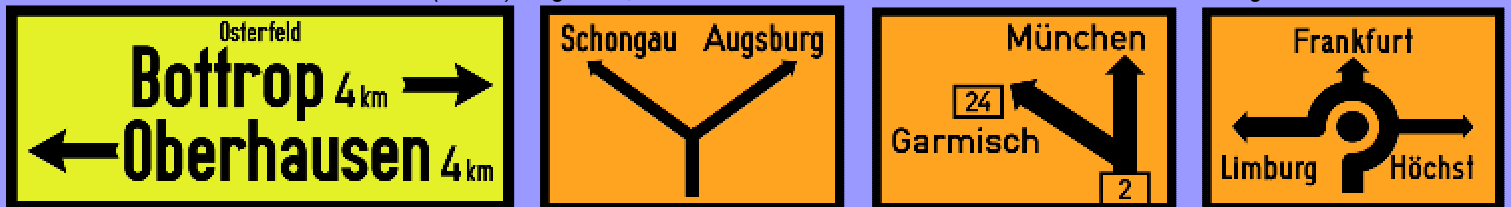
Im März 1931 beschloss man auf einer vom damaligen Völkerbund in Genf einberufenen Konferenz die endgültige Vereinheitlichung der Wegezeichen. Die damals festgelegten Symbole sind teilweise oder mit geringen Abweichungen bis heute in Kraft. Auch Vorschriften für Ortstafeln und Wegweiser wurden erlassen. Man einigte sich auf waagerechte Rechtecksformen. Bei Wegweisern wurde eine kurze Rechteckseite durch eine Pfeilspitze ersetzt. Keine Einigung gab es bei der Farbgebung dieser Ortstafeln und Wegweiser, dies dauert bis heute an. So gibt es nach wie vor Meinungsverschiedenheiten darüber, ob eine negative Schrift auf dunklem Hintergrund oder eine positive Schrift auf hellem Hintergrund besser lesbar ist.

Die Zahl der internationalen Verkehrszeichen stieg auf insgesamt 26. Die Genfer Vereinbarungen wurden 1934 in die Reichsstraßenverkehrsordnung (RStVO) übernommen. Die stetige Weiterentwicklung des Straßenverkehrszeichensystems fand mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges 1939 ein abruptes Ende. Und wieder trat der gleiche Effekt wie im Ersten Weltkrieg ein: Altbewährte Wegweisersysteme wurden aus militärischen Gründen entfernt, darunter auch Meilensteine von historischem Wert.

VOR-WEGWEISER - WEGWEISER - ORTSTAFELN



Ab 1934 verschwanden die Verkehrs- und Hinweisschilder sowie die Ortstafeln der Automobilclubs und wurden zügig durch offizielle Schilder ersetzt. Links Schilder aus den 1920er Jahren, die Maße betrug etwa 100 x 50 cm. Der ADAC hatte Tafeln dieser Art seit 1912 mit Werbeunterstützung aufgestellt. Das Schild „Rohrbach“ – emailliert- dürfte vor 1930 hergestellt worden sein. Rechts: In Deutschland wurden ab 1934 einheitliche amtliche Ortstafeln (rechts) eingeführt, auf der Rückseite fand sich ein Hinweis auf die Entfernung zum nächsten Ort.



Die Vor-Wegweiser änderten sich in den folgenden Jahren, Links: Das für Preußen gültige Hinweisschild wurde im August 1929 eingeführt. Alles war genau geregelt: Die Gesamthöhe des Schildes hatte 333 mm zu betragen, die Breite richtete sich nach der Größe der Ortsnamen. Daneben ein Vor-Wegweiser von 1936 und eine Weiterentwicklung von 1937, rechts der Hinweis auf einen Kreisverkehr aus dem Jahr 1945.



Links: Diese Wegweiser wurden ab 1934 flächendeckend eingeführt; rechts Nummernschild für eine Fernverkehrsstraße, ab 1936 umbenannt in Reichsstraße, in der BRD ab 1951 Bundesstraße, in der DDR ab 1953 wieder Fernverkehrsstraße. Quelle: Mediatius

AUTOBAHNSCHILDER



Ausfahrt-Schild (1937), rechts Hinweis auf Tankstelle und Rasthaus, das versinnbildlichte „T“ wurde in der Bundesrepublik bis 1971 verwendet.

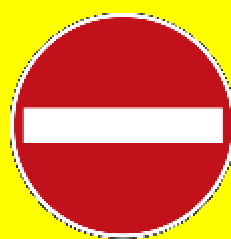
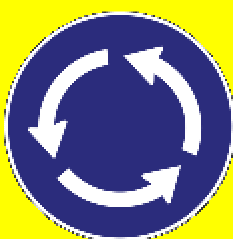
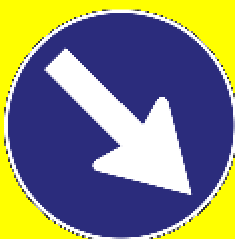
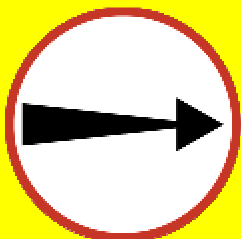
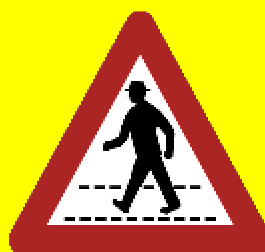
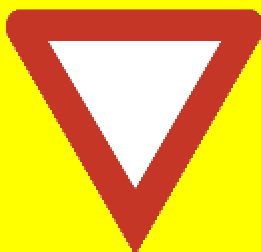


Hinweis auf die nächste Ausfahrt ohne Entfernungsangaben (1939) sowie mit Entfernungsangaben zu Zielorten (1945)



Die Hinweise auf Wildwechsel sahen vor 1945 ungewöhnlich aus. Es gab die Warnung vor Hirschen, aber auch vor Wildschweinen, rechts eine Aufnahme der Reichsautobahn Berlin-Stettin, Quelle: Wikipedia/Mediatus, Bildquelle unten rechts: Bundesarchiv Bild 146-1979-096-10A

MIT GASBELEUCHTUNG BETRIEBENE VERKEHRSSCHILDER



Für die Beleuchtung mit Gas waren vor allem die oben abgebildeten Schilder interessant. Das Zeichen „Halt! Vorfahrt auf der Hauptstraße achten!“ musste von innen oder außen beleuchtet sein oder rückstrahlende Wirkung besitzen. Es wurde am 1. November 1938 eingeführt und blieb bis zum 1. März 1971 gültig. Das Schild „Vorfahrt auf der Hauptstraße achten“ ist seit 1937 in Kraft. Das Zeichen „Fußgängerüberweg“ wurde inzwischen verändert. Auch die 1937 eingeführten Richtungspfeile wie „vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts“ wurden 1956 durch die weißen Pfeile auf blauer Scheibe ersetzt. Das Zeichen „Kreisverkehr“ wurde 1956 eingeführt, 1970 abgeschafft und im Jahr 2000 erneut in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen. Das Zeichen „Verbot einer Fahrtrichtung oder Einfahrt“ existiert seit 1937. Möglich ist, dass es noch weitere Zeichen gab, die auch als Transparentlaternen mit Gaslicht betrieben wurden. Bildquelle: Wikipedia/Mediatus

Erst vier Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges begann man mit der Weiterentwicklung der Straßenverkehrszeichen. Im Jahr 1949 fand in Genf die UN-Konferenz über Straßen- und Automobilverkehr statt. In einem Zusatzprotokoll wurden Neufestlegungen getroffen, die Zahl der internationalen Verkehrszeichen stieg erheblich von 26 auf 58. Die neuen internationalen Vereinbarungen wurden zwischen 1953 und 1956 in das deutsche Straßenverkehrsrecht übernommen.

Im Jahr 1968 wurde auf internationaler Ebene das Wiener Übereinkommen über Verkehrszeichen festgelegt. Ziel war die grenzüberschreitende Vereinheitlichung der Verkehrsregeln und Verkehrszeichen. Von der Bundesrepublik Deutschland wurde die Vereinbarung im Jahr 1971 ratifiziert. Die nun verwendeten Verkehrszeichen gelten mehr oder weniger bis heute.

Bettina Grimm



Oben: Eine besondere Rolle spielt dieses Zeichen aus dem Jahr 1937. Es wurde an Laternen angebracht, die nicht die ganze Nacht durchgehend brannten.

Unten: Schilder werden heute, wenn überhaupt, elektrisch beleuchtet. Doch man verzichtet inzwischen weitgehend darauf und trifft allenfalls auf beleuchtete Wegweiser (s.u.)



67
DER ZÜNDFUNKE



„Sehen Sie denn das rote Licht nicht!“ – „Ach, ich dachte, das war das 1-Pünktchen vom Kino, Herr Wachtmeister!“



Noch einmal Walter Dexel (Reportage auf Seite 52)! Hier eine farbige Lichtsäule, die Dexel 1926 entwarf. Heute stehen solche Lichtsäulen in Hamburg, Braunschweig und Bottrop. Dexel beschränkte sich dabei auf die Grundfarben gelb, rot und blau sowie die „Nicht-Farben“ schwarz und weiß. Die Formen sollten rechtwinklig sein.

Bild: Metro Centric

HERZALLERLIEBST

Nu gieß ich mir einen hinter die Latüchte! Sicherlich manchmal keine schlechte Idee, um sich die Welt gut und schön zu trinken. Aber nicht zu viel, sonst sieht man ja das ganze Elend doppelt!!! An so einem schönen, lauen Sommerabend möchte ich hiermit aufrufen, unserer Leidenschaft nachzugehen. Wann haben wir sie zuletzt angehimmelt, sie gestreichelt und leise gehaucht wie schön sie ist, wie gut sie sich anfühlt und wie gut sie sich gehalten hat, trotz des inzwischen weit entfernten soundsovielten Geburtstags!

Wenn jetzt noch keine von ihr gescheuert wurde, ist klar: Es handelt sich nicht um die Angetraute oder Freundin, sondern unser bestes Stück, die Gaslaterne. Sie spendet wunderschönes Licht, eine Wohlfühlatmosphäre und das leise Zischeln ist Wohlklang in unseren Ohren!

Nicht jeder hat Laternen zum Anfassen/Streicheln, Aufmachen und in Betrieb setzen zuhause. Aber es reicht ja auch, sich eine Lieblings-Straßen-Gaslaterne auszugucken und sie immer wieder zu besuchen und in Aktion zu erleben. Vielleicht auch genau den Augenblick, in dem sie an- oder ausgeht. Schätzen wir doch das, was wir haben oder was es gibt und nutzen es für viele schöne Augen-Blicke! Nicht so in die Ferne schweifen, wenn das Gute ist so nah!

Und an alle Berliner Zündfunken-Leser: Ihr wisst ja; Jessica ist keine große Leuchte, killt jede romantische Stimmung. Also Hintern hoch, raus und unter prächtigem Gasleuchten-Licht den Sommerabend genießen. Schlechte Nachrichten gehen uns so leichter am Allerwertesten vorbei!

Euer Vereinsvorsitzender Joachim Raetzer



Joachim Raetzer – Vereinsvorsitzender ProGaslicht e.V.

DANN WAR DA NOCH EIN JUBILÄUM ...



55

JAHRE

BAU DER BERLINER MAUER

In der Nacht vom 12. auf den 13. August 1961 ließ die DDR-Regierung die Sektorengrenze in Berlin abriegeln. Bewaffnete Grenzpolizisten begannen mitten in Berlin, das Straßenpflaster aufzureißen und Absperrungen zu errichten. Neben Stacheldrahtzäunen wurde damit begonnen, eine Mauer zu bauen, so wie auf dem Bild an der Kreuzung Wildenbruchstraße/Heidelberger Straße. Mitten drin eine Gaslaterne ... Hier prallten die Berliner Bezirke Treptow (Ost) und Neukölln (West) aufeinander. Erst 28 Jahre später sollte die Mauer wieder verschwinden. Bild: unbekannt/Slg. PGL

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS:

ECHTE FRÜNDE STON ZESAMME

Dieses Motto, bekannt aus dem Rheinischen Karneval, gilt ohne wenn und aber für unsere Gaslicht-Community. Echte Freunde stehen zusammen, halten zusammen! Ich freue mich immer wieder tierisch, was ich schon für tolle Leute kennen lernen durfte. Alles nur durch das ProGaslicht-Netzwerk. Und es kommen immer wieder Neue dazu. Menschen, die sich für unsere superschönen Gaslichter stark machen. Unermüdlich gegen Ignoranz und Zerstörungslust ankämpfen. Wie sich die vielen Düsseldorfer nun schon seit Jahren für ihren Kulturschatz einsetzen, ist einfach fabelhaft. Und jetzt wollen auch die Frankfurter sowie die Dresdner noch mal durchstarten und erreichen, dass ihre Gaslaternen in Ruhe ihren Job - nämlich gutes Licht auf die Straße bringen - machen können. Toll sind aber auch die vielen überall im Lande verstreuten Gaslaternen-Freunde, häufig technikverliebte Menschen. Plötzlich sind sie da, zeigen stolz ihre Laternen. Ja, es gibt sie noch, die vielen einzelnen Leuchttürme irgendwo da draußen. Das Gaslicht wird bleiben, so viel ist sicher. Dafür sorgen wir - der Verein, die vielen engagierten Gaslicht-Schützer, Gaslaternen-Besitzer, Anwohner-Initiativen, kurzum die ganze leuchtende Gemeinde.

In diesem Sinne eine schöne Spätsommerzeit.



Fuer Glühwürmchen



SO, JETZT IST ABER WIRKLICH SCHLUSS!