

DER ZÜNDFUNKE

73

Das Gaslaternen-Journal

Nummer 73 * Ausgabe 7/8-2017 * Jahrgang 10 * 15,00 € * 20. August 2017



ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Besuch in der Gaslicht-Werkstatt	4
Wann geht im Hofgarten das Gaslicht an?	5
Positive Signale aus dem Rathaus	6
→Berlin	7
Zerstörungen gehen weiter	7
Geplantes Hochhaus Grund für Gaslaternenabriss?	8
Korrektur: Gasansatzleuchten in Berlin	9
Frankfurt/Main – Langsamer und schleichender Abbau	10
Lichtverschmutzung beeinträchtigt Blick in den Nachthimmel	12
Was kostet mich meine Gaslaterne?	14
Charité – Eine TV-Serie mit kleinen Fehlern	15
Qualität aus Dinkelsbühl –Europoles liefert Gaslichtmaste	18
Paris – Der unterschätzte Stadtplaner Jakob Ignaz Hittorff	19
Lübeck – 30 Jahre UNESCO-Weltkulturerbe	22
Solingen – Gaslicht im Pfarrhaus	24
Als Leipzig ein Licht aufging	27
Nachgehakt, Nachgekarrt – Isegrim's Zorn	48
Über den Tellerrand geschaut – Mobiliar für die Stadt	49
Spezialthema:	53
Die Straßenbahn verändert das Stadtbild	
Fahrleitungsmaste	54
Fahrleitungsmaste mit Gasbeleuchtung	76
Kommt ein Stahlmast geflogen	90
Mit Gaslicht fotografiert - Lidingö	90
Graf Koks	91
Und hier noch was Gutes zum Schluss	92

ALS LEIPZIG EIN
LICHT AUFGING
*Große Reportage ab
Seite 27*



SPECIAL



FAHRLEITUNGSMASTE
Ab Seite 54

GASLICHT IM PFARRHAUS
DIE FABELHAFTE WELT DES
HERRN STEIN
Mehr auf den Seiten 24-26



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

Bild Titelseite: Gaslaternen prägen das Bild in der Rotlintstraße in Frankfurt am Main-Bornheim, Bild: Nico Wolf

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

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

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

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

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

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

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

Druck: wir-machen-druck.de

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE JULI/AUGUST 2017

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Wir stellen heute die Ausgabe Nummer 73 vor. Wiederum enthält das Heft eine Menge an Informationen rund um die Gasbeleuchtung. Aktuelle Nachrichten stehen wie stets am Anfang und kommen aus Düsseldorf, Berlin und Frankfurt am Main. Dazu Geschichtliches aus Paris. Wir erzählen die Geschichte eines Kölner Architekten und Stadtplaners, der auszog, um in Frankreich sein Glück zu suchen. Und heraus kam mit der Entstehung der Place de la Concorde einer der berühmtesten Plätze der Welt.

Eine große Reportage behandelt die Geschichte der Gasversorgung und der Gasbeleuchtung in Leipzig.

Etwas sehr Schönes können wir aus Solingen berichten. Wir haben dort einen Herrn besucht, der sein Haus mit zahlreichen Gaslampen beleuchtet oder besser illuminiert. Wie das aussieht? In dieser Ausgabe ist es zu sehen.

Sehr interessant ist auch eine Studie zum Thema „Lichtverschmutzung“, die vor einem Jahr in den USA vorgestellt wurde. Wir haben den Beitrag aus dem Englischen ins Deutsche übersetzt. An dieser Stelle vielen herzlichen Dank an Herrn Michael Röder für seine Arbeit.



Während der Sommerzeit ist die Anzahl aktueller Nachrichten meist geringer. Deshalb haben wir uns für die Ausgabe Juli/August etwas Spezielles einfallen lassen. Wir sprechen über sogenannte Stadtmöbel, also die Ausstattung des öffentlichen Raumes mit allen möglichen Gegenständen. So brachte die Entwicklung der elektrischen Straßenbahn tiefgreifende Veränderungen im Stadtbild. Nicht nur durch Verlegen von Gleisen und dem Bau von Haltestellen oder Tram-Depots, sondern vor allem durch die weiträumige Aufstellung von Masten für die Oberleitung der Straßenbahn. Die Verwandtschaft dieser Masten zu Lichtmasten ist unübersehbar. Wie dem Zeitgeist entsprechend diese Masten aussahen, wie sie sich im Laufe der Zeit verändert haben, es steht in dieser Ausgabe. Dazu gibt es als Ergänzung aus der Reihe „Die kleine Laternenkunde“ einen Beitrag über Tram-Fahrleitungsmaste, die gleichzeitig als Gasleuchte genutzt wurden.

Wir stellen außerdem einige der kuriosesten Fahrleitungsträger vor, die aus der Geschichte bekannt, heute aber weitgehend vergessen sind. Eine Bildergalerie rundet dieses Thema schließlich ab.

Im Rückblick befassen wir uns mit einer TV-Serie, die vor einigen Monaten zu sehen war. Es ging um die Geschichte der Charité, um berühmte Mediziner und um die Frage, bei welchem Licht damals beispielsweise operiert wurde.

Sehr interessant dürfte für unsere Leser auch ein Beitrag aus Augsburg sein. So wurde einmal genau errechnet, wie viel Gas eine private Laterne verbrauchen kann und welche Kosten dafür anfallen.

Wir denken, unsere Ausgabe ist auch diesmal wieder recht kurzweilig und informativ. Viel Spaß damit und einen schönen – nicht zu sehr verregneten – Sommer.

*Bettina Raetzer-Grimm
und die Zündfunken-Redaktion*

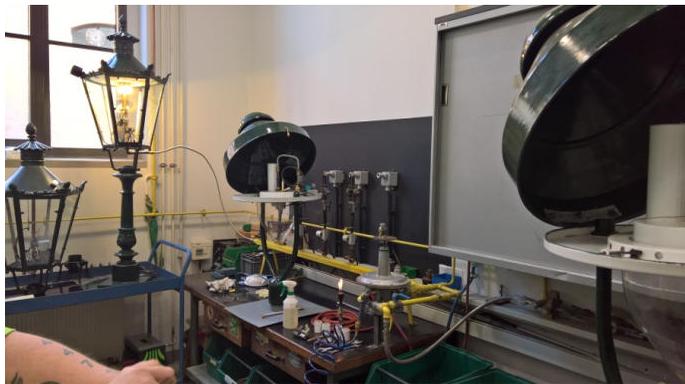
DÜSSELDORF

BESUCH IN DER GASLICHT-WERKSTATT

Vor einigen Wochen hatten Mitglieder der Initiative Düsseldorfer Gaslicht die Gelegenheit, bei den Stadtwerken Düsseldorf hinter die Gaslicht-Kulissen zu gucken. Man war neugierig und freute sich darauf, Mitarbeitern der Gaslichtwerkstatt mal über die Schulter schauen zu dürfen. Dabei meinte man sehr wohl zu spüren, mit wie viel Leidenschaft sich die Truppe um Werkstattleiter Tim Schürmanns um Düsseldorfs Gasleuchten kümmert.



Oben: Mitglieder der Initiative Düsseldorfer Gaslicht im Gespräch mit Stadtwerkern; unten ein Blick auf dem Gaslaternen-Prüfstand.



Tobias Kieslich, Abteilungsleiter für den Betrieb der Straßenbeleuchtung bei der Stadtwerke-Tochter Netzgesellschaft Düsseldorf mbH, ließ es sich nicht nehmen, den Besuchern der Initiative darzulegen, warum die Gasleuchten im Zuge der Umstellung auf die neue Erdgasart „H“ künftig nicht mehr mit Druckwelle-, sondern elektronischer Zündung betrieben werden müssten.

Die Argumente der Stadtwerke sehen so aus: Derzeit würden die Gaslaternen in Düsseldorf durch eine kurzzeitige Erhöhung des Gasdrucks, der sogenannten Druckwelle ein- und ausgeschaltet. Diese Druckwelle würde von verschiedenen Stationen im Stadtgebiet erzeugt. So sei sichergestellt, dass jede Laterne auch erreicht wird. Dieses System sei bewährt und würde seit fast 100 Jahren gut funktionieren. Die Voraussetzung dafür sei aber, dass Düsseldorf ein einheitliches, zusammenhängendes Gasnetz habe. Doch dies sei künftig nicht

mehr möglich, weil das Gas von vier Lieferanten käme, die leicht unterschiedliche Qualitäten anbieten würden. Deshalb müsste das Netz in vier Bereiche geteilt werden.



Wie funktioniert Gaslicht? Hans-Peter Klapdor (rechts) demonstriert die Wartung einer Gaslaterne mit dem Austausch der Glühkörper.

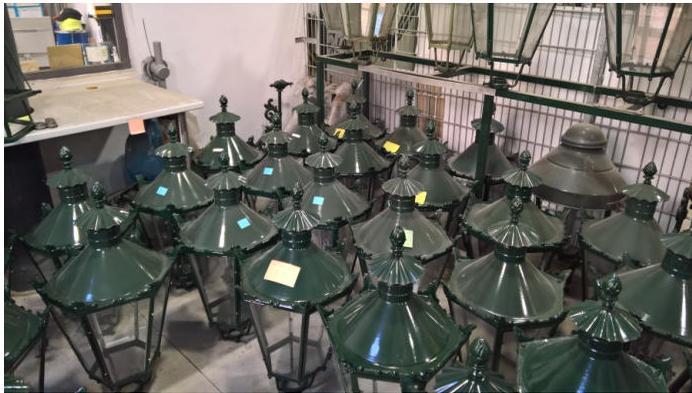
An den Rändern dieser Bereiche könnte es dann passieren, dass die Druckwelle nicht mehr stark genug ist, um die Gaslaternen zuverlässig zu zünden. Dort sei dann vordringlich auf Elektrozündung umzustellen. Langfristig würden alle Gaslaternen umgestellt, da heute unverbranntes Gas ausströmen würde, wenn eine Laterne nicht zündet. Das sei nach der Niederdruckanschlussverordnung (NDAV) aber nicht zulässig. Außerdem entfele durch die elektronische Zündung der Gasverbrauch der Zündflamme und die Zahl der Störungen würde sich reduzieren. Die Umstellung würde nach und nach erfolgen.



Sieht so die Zukunft aus? Gasleuchte mit elektronischer Zündung.

Das diese Argumente nicht so recht überzeugen, hatten wir bereits in der letzten Ausgabe des Zündfunken (Nr. 72, Seite 12) verdeutlicht. Vor allem ist befremdlich, dass man zwar auf die Reduzierung von Störungen durch den Wegfall der

Zündflammen explizit hinweist, dabei aber all die technischen Störungen, die man sich durch elektronische Schaltgeräte ins Haus holt, geflissentlich verschweigt. Mehr Elektronik birgt stets die Gefahr vermehrter Störungen, das gilt für Autos und technische Geräte genau so wie für Gasleuchten. Und dann ist da noch die Tatsache, dass es bei der Herstellung und dem Vertrieb der elektronischen Zündgeräte offenkundig seit langer Zeit massiv hapert. Nicht umsonst sind immer noch Hunderte, wenn nicht mehr als Tausend Berliner Gasleuchten defekt, brennen gar nicht oder rund um die Uhr, was an Schwierigkeiten bei der Lieferung neuer Zündgeräte liegen soll. Doch diese Geräte wird man von der gleichen Berliner Quelle beziehen müssen.



Gaslaternen warten auf ihren Einsatz

Schließlich wurde nochmals betont, dass alle Düsseldorfer Gasleuchten weiter betrieben werden könnten, bis sie – meistens wegen Korrosion am Mast (???) – zu ersetzen seien. Erst dann müsste eine neue, zertifizierte Gasleuchte aufgestellt werden, die dann mit einem Strömungswächter und einem Absperrventil am Mast-Fuß zu versehen sei.

Wobei hinsichtlich dieser Aussagen die nächsten Zweifel anzumelden wären, denn wie können mit Gas durchflutete Maste rosten? Und was sollen Strömungswächter und zusätzliche Absperrventile? Doch all diese Fragen hatten wir auch in unserem Journal bereits gestellt. Die Aussagen der Stadtwerke zum künftigen Betrieb der Gasbeleuchtung können zwar so verstanden werden, dass alle Gasleuchten erhalten werden können, wenn Verwaltung und Politik mitspielen. Aber es hört sich auch nach einer ganzen Reihe von zumindest zweifelhaften Investitionen an. Vorsicht ist also geboten. Am Schluss des informativen Besuches waren die Mitglieder der Initiative jedenfalls recht beeindruckt von der Düsseldorfer Gaslichtwerkstatt und dem Engagement der Mitarbeiter. Kreativität und Kompetenz in Sachen Gasleuchten-Betrieb waren hier schon immer vorhanden, und das sollte auch so bleiben. Schlimm genug, dass an anderen Orten mit Gaslicht (z.B. Berlin, Frankfurt am Main ...) diese spezielle Kompetenz leider abhanden gekommen ist.

Bettina Grimm, Bilder: Initiative Düsseldorfer Gaslicht

WANN GEHT IM HOFGARTEN DAS GASLICHT AN?

Über drei Jahre ist es jetzt her, als am 9. Juni 2014 das Unheil über Düsseldorf herein brach. Der Gewittersturm „Ela“ fegte durch die Stadt und verwüstete weite Teile Düsseldorfs. Es gab Tote und Verletzte sowie immense Schäden. Über 30.000 Bäume gingen verloren. Und auch die Straßenbeleuchtung wurde stark in Mitleidenschaft gezogen. Seit diesem unglückseligen Tag ist das Gaslicht im denkmalgeschützten Düsseldorfer Hofgarten erloschen. War es zunächst zappenduster, so behalf sich die Stadt mit elektrischen Provisorien, die inzwischen zu einem Dauerzustand geworden sind. Doch nun scheint es (Gas-)licht am Ende des Tunnels zu geben. Vor wenigen Wochen haben die Stadtwerke damit begonnen, die Gasbeleuchtung wieder auf Vordermann zu bringen. Zuerst wurde das Rohmetz auf Dichtigkeit überprüft.



Links: Erste neu aufgestellte Gaslichtmaste im Hofgarten; rechts: Typische Gasleuchte „Modell Frankfurt“. Bilder: Initiative Düsseldorfer Gaslicht

Erste neue Gaslichtmaste wurden ebenfalls aufgestellt, obwohl die meisten Maste der bisherigen Gasbeleuchtung nach wie vor stehen, allerdings ihrer Leuchten beraubt. Die Arbeiten wurden kurz vor Beginn der Tour de France, die in Düsseldorf ihren Anfang nahm, vorübergehend ausgesetzt. Nun soll es weitergehen, damit bald wieder das Gaslicht im Hofgarten funktelt.



So soll es wieder werden. Bild: Thomas Schmitz

Wie zu hören ist, sollen die über 200 Gasleuchten im Hofgarten zukünftig nicht mehr per Druckwelle, sondern mit elektronischen Zündgeräten geschaltet werden. Es wird demnach eine Versuchsstrecke für die geplante Einführung der elektronischen Zündung geben. Bisher steht aber noch nicht fest, wann die Gasbeleuchtung wieder in Betrieb geht.

BG

POSITIVE SIGNALE AUS DEM RATHAUS

Ein positives Resümee zog die Initiative Düsseldorfer Gaslicht nach einem gemeinsamen Gespräch mit der neuen Planungsdezernentin der Stadt Düsseldorf, Cornelia Zuschke (Bild unten). Im Gegensatz zu ihrem Vorgänger scheint Frau Zuschke zum Thema Gaslicht eine wesentlich differenziertere Meinung zu haben.



Schon die Gesprächsatmosphäre empfindet man im Vergleich zu früher als konstruktiv, sachlich und freundlich. Ungern denkt man dabei an die Zeit von Frau Zuschkes Amtsvorgängers Stephan Keller zurück, der nicht gerade zugänglich für Argumente pro Gasbeleuchtung schien. Und in noch unangenehmerer Erinnerung bleibt für die Gaslicht-Befürworter das Auftreten der ehemaligen Leiterin des Amtes für Verkehrsmanagement, Andrea Blome. Doch diese beiden Amtsträger sind inzwischen rheinaufwärts weitergezogen und „bereichern“ die Domstadt Köln.

Doch zurück zur neuen Planungsdezernentin, für diese stellen Gaslaternen zunächst einmal auch ein Stück Stadtbild dar, über deren Erhaltung sich nachzudenken lohnt. Als gelernte Architektin hat sie nun auch den Denkmalschutz mit am Tisch, um die Frage des Erhalts zu versachlichen.



Gasleuchte in der Orsoyer Straße. Bild: Thomas Schmitz

Die Aspekte Denkmalschutz und Bürgerwillen sollen im weiteren Verfahren zum Thema Gaslicht einen deutlich höheren Stellenwert bekommen. So soll zunächst eine Methode entwickelt werden, nach der die Erhaltungsgebiete für die Gaslaternen zu ermitteln sind. Diese Methode soll Ende des Jahres dem Stadtrat vorgestellt werden. Im Laufe des Jahres 2018 wird dann die Verwaltung auf dieser Basis einen konkreten Vorschlag entwickeln, der dann vom Rat beschlossen werden kann.

Der Wunsch der Initiative Düsseldorfer Gaslicht, an all diesen Schritten beteiligt zu werden, nahm Frau Zuschke positiv auf. Mit den politisch Verantwortlichen soll vereinbart werden, dass die Initiative im Zuge eines „Runden Tisches“ am weiteren Verfahren mit einbezogen wird.

Zum vom Amt für Verkehrsmanagement im letzten Jahr bei den „Bürgerinformationsveranstaltungen“ präsentierten Bewertungsraster sagte Frau Zuschke, dieses sei rein technischer Natur. Faktoren wie Heimatgefühl und Stadtbildprägung müssten ebenso eine Rolle spielen wie der Denkmalschutz und die technische Machbarkeit. Cornelia Zuschke zeigte sich offen dafür, einzelne Problemstellen mit kreativen Lösungen anzugehen, statt sie zum Anlass für einen Kahlschlag zu nehmen.

Kreativ soll auch mit der im Ratsbeschluss vom 10.12.2015 verlangten Beleuchtungs-Teststrecke umgegangen werden. „Auf einer Straße alle möglichen Laternentypen nebeneinander aufzustellen, davon halte ich nichts,“ erklärte sie. Vielmehr würden an mehreren Stellen im Stadtgebiet Beispiel-Installationen geschaffen, die zeigen, wie mit unterschiedlichen Leuchtentypen verschiedenen Lichträume geschaffen werden können. Es entstehen also eher Referenzräume statt einer technischen Teststrecke. „Damit werden wir der Intention des Rates besser und umfassender gerecht“, so Frau Zuschke. Es bleibt nun abzuwarten, wie die neue Linie von der Verwaltung im Detail umgesetzt wird. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass man auf jeden Fall wachsam bleiben muss.

Mit Störfeuer muss immer gerechnet werden, und Lobbyisten der Elektrobranche werden nichts unversucht lassen, weiter gegen die Gasleuchten zu agitieren. Dazu kommen Leute aus Politik und Verwaltung, die offenbar leicht zu beeinflussen sind und alles für bare Münze nehmen, was Gaslicht-Gegner verbreiten. Vor allem angebliche, aber vorgeschobene Sicherheitsbedenken werden ja immer wieder als Totschlagargument angeführt. Aber insgesamt scheint die starke Mobilisierung von Bürgerinnen und Bürgern jetzt auch im Rathaus ihre Spuren hinterlassen zu haben. Ein konstruktiver Dialog scheint möglich. Die Initiative Düsseldorfer Gaslicht wird sich dafür einsetzen, dass dieser Dialog zu einem positiven Ergebnis führt und das Düsseldorfer Gaslicht auch weiterhin ein Markenzeichen der Stadt bleibt.

Bettina Grimm

BERLIN

ZERSTÖRUNGEN GEHEN WEITER

In der Hauptstadt geht das Gaslicht-Sterben weiter. Wie bereits berichtet, will man den Bezirk Spandau als ersten Berliner Bezirk praktisch „gaslichtfrei“ machen. Ausschreibungen laufen, und die Gasbeleuchtung wird dort wohl bald Geschichte sein. Inzwischen steht auch fest, dass beileibe nicht alle Gusskandelaber (Bündelpfeiler) der Aufsatzleuchten erhalten bleiben, wenn auch durch Hineinbrennen einer Revisionsklappe, um sie später für Strombetrieb verwenden zu können. Soweit bekannt, sollen zahlreiche neue Bündelpfeilmaste angekauft werden.



Die Fa. Behr aus Berlin-Weißensee ist bei der Lieferung von Bündelpfeilmasten für Elektrobetrieb groß im Geschäft; rechts die in einen Gasmast hineingebrannte Mastklappe für den Einsatz als Elektroleuchte. Bilder: Slg. PGL

Denn neben den verschiedenen Stahlmast-Formen werden mit Sicherheit auch die sogenannten „Wiener Bündelpfeiler“ verschwinden. Gaskandelaber, die 150 Jahre auf dem Buckel haben, sollen aussortiert werden und in die Schrottpresse. Grund: Diese Maste haben einen deutlich schmalen Sockelbereich, der es verhindert, dass man eine Mastklappe hinein brennt. Damit sind sie für den elektrischen Betrieb unbrauchbar – und werden wohl zerstört. Besser gesagt: Man vernichtet wertvollstes Kulturgut aus dem 19. Jahrhundert.



Ob besondere Mastformen, verzierte Sockel oder seltene Ausleger. Alles wird abgerissen und entsorgt. Alle abgebildeten Objekte sind inzwischen Geschichte. Bilder: Slg. PGL



Doch wundert sich da noch jemand? Berlins Verantwortliche scheinen in solchen Dingen von allen guten Geistern verlassen. In Berlin regieren Investoren, und das geht zu Lasten denkmalgeschützter Grundstücke (Magnushaus), einzigartiger Sakralbauten (Friedrichswerdersche Kirche) oder eines historischen Kinos wie den Gloriapalast, der trotz „Denkmalschutz“ abgerissen wird.

Nico Wolf



Nur der „normale“ Bündelpfeiler dürfte überleben, alles Andere (Wiener Mast, Stahlmaste und sonstige) wird verschwinden. Bilder: Slg. PGL

GEPLANTES HOCHHAUS GRUND FÜR GASLATERNENABRISS?

Berlins Senatsverwaltung für Stadtentwicklung plant, wie wir bereits berichtet hatten, die Entfernung des Gaslaternen-Freilichtmuseums. Die 90 historischen Lichtständer entlang der Straße des 17. Juni, am Berlin-Pavillon (heute Burger King-Filiale) und im Tiergarten zur Richtung der Schleusenbrücke sollen abgerissen und zum Teil auf dem abgeschlossenen Gelände des Deutschen Technikmuseums Berlin wieder aufgestellt werden. Sagt man zumindest. Als Begründung wurde stets in Feld geführt, die Gasleuchten sollten vor Vandalismus geschützt werden. Doch vielleicht gibt es für den Abbau des Freilichtmuseums ja einen ganz anderen Grund. Im Herbst vergangenen Jahres wurde bekannt, dass ein Investor zusammen mit sogenannten Stararchitekten ein Hochhaus direkt am Standort des Berlin-Pavillons zwischen der Straße des 17. Juni und der Joseph-Haydn-Straße planen würde. Ganz im Stil der neuen Zeit mit schwebenden Ebenen, Panoramabar und Dachgarten – und selbstverständlich Luxusbehauungen für Gutbetuchte.

Offen sprach man über dieses Projekt bisher nicht. Doch Gespräche, unter anderem ein „Ideenfindungsverfahren“ haben bereits stattgefunden. Mit dabei unter anderem Senatsbaudirektorin Regula Lüscher, eine stramme Modernistin und Gegnerin des Gaslichts, sie hatte unter anderem am neuen Lichtkonzept für Berlin mitgewirkt, das eine Entfernung des Gaslichts vorsieht. Inwieweit sich die Denkmalschutzbehörde gegen solche Pläne stellt – immerhin sind der Berlin-Pavillon und der Tiergarten denkmalgeschützt – ist die Frage, und nach den Erfahrungen bei anderen Projekten eher zu bezweifeln. In Berlin bestimmen eigentlich stets die Investoren und nicht die Denkmalschützer, wohin die Reise geht.



Tatsache ist, Baurecht liegt vor – und es kann hier ein Hochhaus entstehen, ganz nach den Vorstellungen des Investors und seiner Architekten. Im Gespräch ist ein 91 Meter hoher Bau mit 25 Geschossen. Wie das zu den mehr als 100 Jahre alten Wohnhäusern in der Joseph-Haydn-Straße passt? Die Architekten erklärten, man habe „bewusst eine moderne Gestaltung gewählt, um sich von den gründerzeittypischen, geschlossenen Baukörpern abzusetzen“. Den Rest kann sich der geneigte Bürger entsprechend ausmalen. Architekt Chipperfield geht sogar noch weiter, er plant einen zweiten Neubau mit fünf Geschossen direkt an den Gleisen der S-Bahn. Und es existiert ein konkurrierender Entwurf des Architektenbüros Teherani, das gar ein Gebäude mit 140 Metern Höhe vorsieht. Doch egal, welcher Entwurf auch umgesetzt wird. Die historischen Gasleuchten stören da nur. Ist es da ein Wunder, wenn man sie an dieser Stelle einfach verschwinden lässt? *Text: Bettina Grimm, Bild: wikipedia*



„Es hat ein Dach aus Baumkronen, ist das ganze Jahr geöffnet und kostet keinen Eintritt.“ So ein Satz aus dem Klappentext zum 2007 erschienenen Museumsführer. Doch wie lange das noch gilt, wissen wir nicht. Bild: monumente-online.de

KORREKTUR LETZTES HEFT:

GASANSATZLEUCHTEN IN BERLIN

In der letzten Ausgabe brachten wir im Rahmen der großen GASAG-Reportage das Bild einer Gasansatzleuchte (Seite 49). Dabei ist uns leider ein Fehler unterlaufen, auf den uns Zündfunke-Leser Klaus Gevatter aus Heidelberg hinwies. Zu sehen war nicht wie irrtümlich angegeben eine Ansatzleuchte des Typs „Bamag U11“ mit Standort Berlin-Spandau. Es handelte sich vielmehr um eine Maxilux-Gasansatzleuchte. Diese stand auch nicht in Berlin, sondern offensichtlich in Hamburg. Darauf deutet der größere Krümmungsradius des Hamburger Peitschenmastes hin.

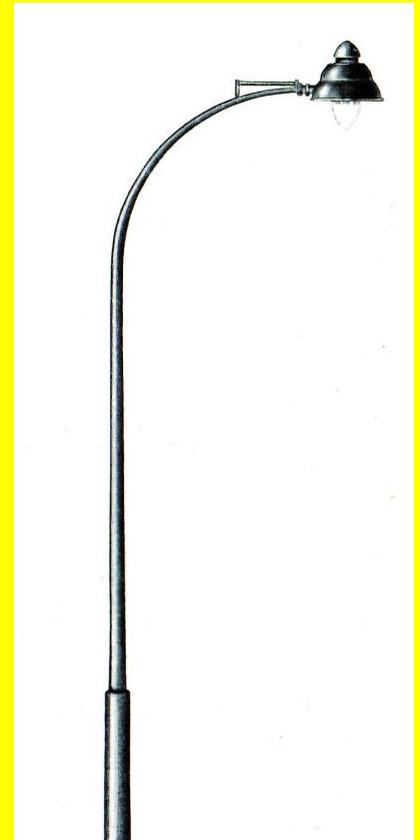
Die Bilddatei aus Hamburg war versehentlich falsch beschriftet und unter Berlin-Spandau archiviert.

Hier nun unten Fotos von Gasansatzleuchten des Modells „Bamag U11“ mit definitiv Berliner Hintergrund.

Zu sehen ist hier die Nördliche Seestraßenbrücke in Berlin-Wedding. An den Auffahrten dieser Brücke wurden zu beiden Seiten Gasansatzleuchten installiert, das Foto stammt aus den 1950er Jahren. Auf der Brücke selbst sind elektrische Leuchten zu sehen, da dort womöglich keine Gasleitung verlief.

Gasansatzleuchten war in Berlin keine Zukunft beschieden. Es ist nicht bekannt, welche Stückzahlen überhaupt zum Einsatz kamen und wo solche Leuchten installiert worden sind. Nachgewiesen sind sie zumindest noch für das GASAG-Gelände in Berlin-Schöneberg, Torgauer Straße. Dort hatte man mehrere „Bamag U11“, befestigt an Wandhalterungen, auf dem Werksgelände installiert.

Die Zündfunken-Redaktion



*Oben:
Die Gasansatzleuchte am gebogenen Mast („Peitschenmast“) ist ein Kind der 1920er Jahre. Die Abbildung stammt aus einem BAMAG-Firmenprospekt aus dem Jahr 1928.
Abbildung: Slg. PGL*

*Links:
Die nördliche Seestraßenbrücke um 1955.
Bild: Slg. Sabine Röck*

FRANKFURT/MAIN

LANGSAMER UND SCHLEICHENDER ABBAU

Kaum merklich reduziert sich der Gaslaternen-Bestand in Frankfurt am Main. Als 2014 seitens der damaligen schwarz-grünen Stadtregierung der Komplett-Abriß gegen den Willen der gesamten Opposition und tausender Frankfurter Bürgerinnen und Bürger beschlossen worden war, fürchtete man das schnelle Ende des Gaslichts, das seinerzeit über 5.400 Gasleuchten umfasste.



*Links:
Attrappe einer Gasreihenleuchte in F-Sachsenhausen. Vielleicht ist bei der Hälfte des Mastes die Farbe ausgegangen.*

*Rechts:
Gerade frisch installierter Leuchtenkopf einer Gaslicht-Attrappe. Schon bald nach der Montage ist die Leuchte verschmutzt.
Bilder: Joachim Raetzer*



Frankfurt nicht unbedingt für die oberste Priorität hält. Ohnehin hatte er sich bereits früh als Gegner dieser Maßnahme geoutet. Gleichwohl steht nach wie vor dieser im Rathaus gefasste, unselige Abriss-Beschluss.

Inzwischen kann man an einigen Stellen in der Stadt die Duftmarken der Gaslicht-Demontierer erkennen. Hier mal eine einzelne Leuchte, dort ein Straßenabschnitt, manchmal auch eine komplette Straße. Mit besonderer Vorliebe scheint man es zunächst auf die Gasreihenleuchten abgesehen zu haben. Wie in Berlin sollen sie wohl als erstes auf den Schrott. Doch im Gegensatz zu Berlin stellt man baugleiche Bogenmaste mit optisch gleich aussehenden Leuchten wieder auf – es sind Gasreihenleuchten-Attrappen. So entdeckt man das beispielsweise in den Stadtteilen Sachsenhausen und im Nordend.

In der Tat, danach sind einige Straßen „umgerüstet“ worden, wie es so nett umschrieben heißt. Doch seitdem der damalige Verkehrsdezernent Stefan Majer, ein rigoroser Gaslichthasser, der bei diesem Thema auch vor demagogischer Rhetorik nicht zurückschreckte, nicht mehr für Frankfurts Beleuchtung zuständig ist, geht es gottlob nur schleppend mit dem Gasleuchten-Abriß voran. Amtsnachfolger Klaus Oesterling hatte recht schnell signalisiert, dass er die Entfernung der Gaslaternen in



Mediterranes Flair mit echten Gasleuchten und Palmen. So gesehen im Sommer 2017 in Frankfurt-Sachsenhausen, Bild: Bettina Grimm

Und was macht eigentlich die „Pilotstrecke“ in der Justinianstraße im Holzhausenviertel? Dort hatte man vor über fünf Jahren erstmals elektrische Attrappen von Gasreihenleuchten aufgestellt. Diese Leuchten befinden sich inzwischen in einem ziemlich traurigen, weil absolut ungepflegten Zustand (Bild unten). Die „Wartungsfreundlichkeit“ der elektrischen Beleuchtung entpuppt sich als verwahtes Desaster. Erstaunlich, dass überhaupt noch LED-Licht unten auf der Straße ankommt.



Überhaupt ist zu beobachten, dass die Gasbeleuchtung in Frankfurt teilweise stark vernachlässigt wirkt. In Alt-Sachsenhausen steht ein Sammelsurium von

Leuchtkörpern: Originale und ziemlich heruntergekommene, ungepflegte Gasleuchten, gleich daneben hässliche Elektrofunzeln aus Kunststoff (aufgestellt in den 1970er Jahren), historisierend aufgemacht als „Modell Alt-München“ mit Milchglasscheiben. Dazu neuerdings die klassische Frankfurter Biedermeier-Vierecklaterne – elektrisch betrieben, und auf einem Stahlmast montiert! Was für ein Stillbruch! Und recht neu sieht man jetzt auch Lichtstelen in der Frankensteiner Straße, dort waren bis vor einiger Zeit noch Gasreihenleuchten. Scheußlich auch die vierseitigen kitschig wirkenden Laternen in der Paradiesgasse. Nein, ein Paradies ist Alt-Sachsenhausen nicht mehr, weder im Hinblick auf die Beleuchtung noch hinsichtlich des wenig einladend wirkenden Ambiente.

So bleibt zu hoffen, dass der Raubbau am historischen Frankfurt – nichts anderes bedeutet der Abriss der Gasbeleuchtung – irgendwann doch noch gestoppt wird und nicht nur wie seitens der Stadt angekündigt eine einzige Alibi-Straße mit einer Hand voll Gaslichtern übrig bleibt.

BG



GASLEUCHTEN IN
FRANKFURT AM MAIN



IM SOMMER 2017



Gusskandelaber mit Aufsatzleuchte im Ostend, traumhaftes Gebäudeensemble mit Gasleuchte im Nordend, Gas-Ansatzleuchten in Bornheim, Gasreihenleuchte in Sachsenhausen. In der Mitte eine Gashängeleuchte in Eschersheim. Bilder: Sammlung ProGaslicht

LICHTVERSCHMUTZUNG BEEINTRÄCHTIGT BLICK IN DEN NACHTHIMMEL FÜR EIN DRITTEL DER ERDBEWÖHNER

Ein neuer, die ganze Erde umfassender Atlas der Lichtverschmutzung weist nach, dass ein Drittel der Erdbewohner nicht die Milchstraße am Nachthimmel sehen kann, darunter fast 80 % der Nordamerikaner. Dieser Atlas wurde im Laufe von über zehn Jahren anhand von Satellitendaten und mehr als 30.000 Kontrollmessungen von der Erde aus in mühevoller Kleinarbeit hergestellt und am 10. Juni 2016 im Journal Science Advances veröffentlicht. Die Arbeit beschreibt die weltweiten Folgen der raschen Zunahme von künstlichem Licht für den Nachthimmel [<https://www.space.com/24456-night-sky-light-pollution.html>] und belegt damit diese weniger bekannte Form der Umweltverschmutzung, die lokale Ökosysteme beeinträchtigt, der menschlichen Gesundheit schadet und erhebliche unnötige Energiekosten verursacht. Die Untersuchung macht auch Vorschläge, wie man die Auswirkungen der Lichtverschmutzung begrenzen kann. Außerdem erstellten die Forscher dieses Video [<https://www.space.com/33131-milky-way-not-visible-for-billions-of-humans-light-pollution-atlas-visualization.html>], um das Ausmaß der Lichtverschmutzung auf der Erde zu veranschaulichen.

„Natürlich gibt es einen Zusammenhang zwischen dem Entwicklungsstand eines Landes und der Lichtverschmutzung“, sagte uns der Hauptautor der Studie, Fabio Falchi vom italienischen Institut für die Wissenschaft und Technik der Lichtverschmutzung ISTIL. „Aber das muss nicht zwangsläufig so sein. Unsere Studie zeigt, wie man auch beleuchten kann und dabei die Umwelt viel weniger verschmutzt.“ [Fotos [<https://www.livescience.com/49869-photos-light-pollution-worldwide.html>]: Weltweite Lichtverschmutzung]

„Das ist eine großartige Arbeit“, erklärte uns Richard Wainscoat, Astronom an der Universität von Hawaii. „Ich glaube, jeder von uns hat schon lange Jahre darauf gewartet.“ Richard Wainscoat, der nicht selbst an dieser Untersuchung beteiligt war, ist ehemaliger Präsident der Commission 50, einer Arbeitsgruppe der 1919 gegründeten Internationalen Astronomischen Union, die sich weltweit für den Erhalt von Gebieten mit einem natürlichen dunklen Sternenhimmel einsetzt.

Falchi und seine Mitarbeiter benutzten für die Herstellung ihres Atlas Daten des NASA-Wetter- und Umweltsatelliten Suomi NPP, mit dessen Hilfe 2012 die berühmten ‚Blue Marble‘-Fotos der Erde entstanden [<https://www.space.com/14466-earth-space-photos-blue-marble-suomi-npp.html>]. Suomi NPP ist so groß wie ein Kleinbus [<https://www.space.com/13434-nasa-npp-weather-climate-satellite-photos.html>], kreist in 824 km Höhe um die Erde, beobachtet Änderungen des Erdklimas und macht Wettervoraussagen. Mitglieder der Arbeitsgruppe bearbeiteten die Daten des Satelliten sowie die Bodenbeobachtungen mit einer Software für die Ausbreitung von Lichtverschmutzung und schufen eine Kartenserie, anhand derer sich der Grad der Lichtverschmutzung an jedem beliebigen Ort bestimmen

lässt. Der Atlas ermöglicht es Forschern, genau festzustellen, welche Orte einen natürlichen dunklen Sternenhimmel am wenigsten kennen. In Kairo, sagte Falchi, kann man die Milchstraße weltweit am schlechtesten sehen, gefolgt von der länderübergreifenden Region Belgien/Niederlande/Deutschland, der Poebene und der Städtekette von Boston bis Washington, D.C. In Regionen wie etwa Singapur erleben die Einwohner nie richtige Dunkelheit – der Nachthimmel ist dort so hell, dass die Augen der Bewohner sich nie voll an die Dunkelheit anpassen.

Verschiedene wichtige astronomische Standorte sind nachts noch dunkel, darunter solche in Nordchile, auf Hawaii und der Kanarischen Insel La Palma, in Namibia und auf der Halbinsel Niederkalifornien in Mexiko. Großteile von Afrika und Wüsten auf der ganzen Erde, also Gebiete, wo wenig Menschen leben, seien ebenfalls zur Himmelsbeobachtung gut geeignet, ergänzte Falchi, wies aber darauf hin, dass selbst dort vielerorts am Horizont die Lichtverschmutzung angrenzender Regionen zu bemerken sei.



Die Forscher haben eine interaktive Karte ins Internet gestellt [<http://cires.colorado.edu/Artificial-light>], und Falchi veröffentlichte 2016 „The World Atlas of Light Pollution“ als Buch, um die neuen Forschungsergebnisse weiter zu verbreiten.

AUSWIRKUNGEN DES LICHTS

„Immer mehr Untersuchungen zeigen, dass künstliches Licht in der Nacht unserer Gesundheit schadet – es bringt unseren Tag-Nacht-Rhythmus durcheinander, führt zu Schlafstörungen und behindert die Produktion von Melatonin“, sagte Paul Bogard, dessen Buch über Lichtverschmutzung „The End of Night: Searching for Natural Darkness in an Age of Artificial Light“ [deutsch: „Die Nacht. Reise in eine verschwindende Welt“/d. Übers.] 2013 erschien. „Es gibt nicht tonnenweise Umweltstudien dazu, aber wir wissen jedenfalls Bescheid über die Auswirkungen auf Meeresschildkröten [<https://www.livescience.com/37278-light-pollution-sea-turtle-nesting.html>], Zugvögel, Nachtfalter und Fledermäuse“ [<https://www.livescience.com/43996-light-pollution-slows-rainforest-regeneration.html>], so Bogard, der an der Studie selbst nicht beteiligt war. „Die von mir

benutzten Statistiken besagen, dass 60 % der Wirbellosen und 30 % der Wirbeltiere nachtaktiv und folglich lebensnotwendig auf Dunkelheit angewiesen sind.“

Bogard und Wainscoat sprachen auch eine weniger greifbare Folge der Lichtverschmutzung an, dass nämlich kommenden Generationen die ganze Pracht des nächtlichen Himmels fremd sein werde. „Der Atlas ist ein Weckruf an die Gesellschaft“, sagte Wainscoat, „und auch ein bisschen an die Astronomen. Die Menschen müssen in den Himmel schauen können, um sich vorstellen und verstehen zu können, welchen Platz im Universum sie einnehmen. Wenn sie die Sterne und die Milchstraße nicht mehr sehen können, wollen sie vielleicht nicht mehr wissen, wo wir sind und welchen Platz wir im Universum einnehmen.“ (1976 fuhr Wainscoat 16 km aus dem westaustralischen Perth hinaus, um den Kometen West vorbeiziehen zu sehen, ein Ereignis, das ihn als Astronomen bei seiner Arbeit beflügelte, wie er sagte. Heutzutage müsste man vielleicht 300 km und mehr aus Perth hinausfahren, um einen vergleichbaren Kometen zu sehen.) [Fotos: <https://www.space.com/14253-city-dark-film-photos-light-pollution-skywatching.html>]



Wainscoat betonte, dass die Zunahme der Lichtverschmutzung allmählich vonstatten gehe mit etwa 5 bis 10 Prozent im Jahr. Das mache es schwierig, die Zunahme zu bemerken, aber nach 10 oder 20 Jahren sei das Ergebnis dramatisch. „Das Beunruhigende daran ist, dass es nicht so sein müsste. Es gibt eine enorme Menge an unverantwortbaren Lichtquellen rund um die Welt, und immer geht es nur um Geld und Profit und nicht um die Bedürfnisse der Umwelt.“

NÄCHSTE SCHRITTE

Um wieder einen dunklen Nachthimmel zu schaffen – was schon in bestimmten Naturschutzgebieten und anderen Regionen geschieht –, brauche man nicht die nächtliche Beleuchtung abzuschalten. Stattdessen, schrieben die Forscher, müssten Vorrichtungen dafür sorgen, dass kein Licht nach oben strahlt und dass nur das für den jeweiligen Zweck notwendige Licht eingesetzt wird (und sich ausschaltet, wenn es nicht mehr gebraucht wird); auch solle auf die immer stärker verbreiteten bläulichen LED-Lampen verzichtet werden. Sie würden stärker als gelbliches Licht den menschlichen Tag-Nacht-Rhythmus beeinträchtigen und eine größere Lichtstreuung verursachen .

Bogard beschrieb ähnliche Methoden in seinem Buch. „Niemand von uns sagt, ‚Kein Licht mehr in der Nacht!‘ Darum geht es nicht. Worum es vielmehr geht, ist, dass wir viel mehr Licht benutzen als notwendig und zudem in einer für uns und die Umwelt schädlichen Weise und dabei Geld verschwenden und uns sogar oftmals dadurch auch noch gefährden, zum Beispiel weil helles Licht die Sicht nimmt oder verwirrende Schatten wirft.“ [Utah Stargazing: Bryce Canyon Astronomy Festival Travelogue] „Viele glauben“, ergänzte Bogard, „wenn ein bisschen Licht gut sei, dann sei mehr Licht besser, aber das stimmt nicht.“

Um den Atlas zu erweitern, würde Wainscoat gern, wie er sagte, mehrfarbige Daten in höherer Auflösung von einem Satelliten erhalten, der detailliertere Bilder senden und bläuliches Licht feststellen kann (wofür Suomi NPP nicht geeignet ist). Im Unterschied zu Bildern von der ISS [<https://www.space.com/13380-photos-earth-cities-night-space.html>], die kleinere Flächen erstaunlich detailliert zeigen, sind die Bilder der meisten Vermessungssatelliten, darunter auch Suomi NPP, unschärfer, wenn man sie stärker vergrößert. Spezielles Zubehör könnte auch Informationen über Veränderungen bei der Lichtverschmutzung im Verlaufe der Zeit liefern.

Auch Falchi würde gern mehr über Veränderungen und Zunahme von Lichtverschmutzung forschen: „Bei ISTIL arbeiten wir daran in unserer Freizeit und ohne Bezahlung; so kann es mit der Forschungsarbeit nicht schnell vorangehen. Wenn sich ein großzügiger Geldgeber fände, der unsere Arbeit für unterstützenswert hält, dann könnten wir dieses Forschungsgebiet zu unserer Hauptbeschäftigung machen. Wir würden dann untersuchen, wie sich die Lichtverschmutzung im Laufe der Zeit verändert, und Karten schaffen, die den Zustand des Nachthimmels an jedem beliebigen Ort zeigen.“

Für den Augenblick jedenfalls, stellten die Forscher fest, verschaffe der Atlas einen ersten kompletten Überblick über den weltweiten Umfang der Lichtverschmutzung. Mithilfe des Atlas könnten die Wirksamkeit von Lichtsparprogrammen eingeschätzt und die Orte ausgewählt werden, die Schutzmaßnahmen am nötigsten haben – und er sei ein insgesamt wichtiger Beleg für die Schwere des Problems. „Man macht es sich viel zu einfach, wenn man glaubt, das sei doch nicht so schlimm mit der Lichtverschmutzung“, sagte Bogard. „Es werde doch immer noch nachts dunkel, oder: In den Städten sei es hell, aber draußen auf dem Land sei es doch immer noch dunkel. Meiner Meinung nach zeigen Fabios Karten, dass beides nicht stimmt.“ Und er fügte hinzu: „Die meisten Kinder in den USA oder Europa ahnen gar nicht, was sie verpassen. Sie werden nie erleben, wie überwältigend der Nachthimmel ist und was für Phantasien er freisetzen kann. Man kann das nicht in Geld ausdrücken, aber es ist dennoch eine wichtige Aufgabe.“

Text: Sarah Lewin (10. Juni 2016), Bilder: Wikipedia
Deutsche Übersetzung Michael Roeder

<https://www.space.com/33138-light-pollution-world-sky-atlas.html>

WAS KOSTET MICH MEINE GASLATERNE?

Was kostet der Unterhalt einer privaten Gaslaterne? Diese Frage wird dem Verein ProGaslicht häufig gestellt. Die Interessenten vergessen dabei meistens, dass es dazu auf bestimmte Stellschrauben – so wollen wir das mal bezeichnen – ankommt. Entscheidend sind dabei folgende Umstände:

- ▶ Wie wird die Laterne gezündet?
- ▶ Per Handschaltung?
- ▶ Mit einem elektronischen Schaltgerät – womöglich gar mit programmierter Zeitschaltuhr?
- ▶ Oder funktioniert sie wie eine Straßenlaterne (Stichwort: Brennkalendar)? Also ein regelmäßiger täglicher respektive nächtlicher Betrieb.
- ▶ Ist eine Zündflamme vorhanden?
- ▶ Wie ist der Brenner beschaffen oder anders ausgedrückt: Wie viele Glühkörper werden eingesetzt?
- ▶ Was kostet die Kilowattstunde Gas meines Energieversorgers?



Oliver Frühschütz aus Augsburg hat seine Gasleuchte (Bild oben) am 11. Juli 2016 in Betrieb genommen, eine ausführliche Reportage dazu kann im Zündfunken, Nr. 71, Seiten 41/42 nachgelesen werden. Sie ist an das Erdgasnetz angeschlossen. Bei der Laterne handelt es sich um eine typische Augsburger „Riedinger-Gaslaterne“, also einer Modellleuchte mit sechs Scheiben. Die Gasleuchte ist mit einem vierflamigen Brenner ausgestattet. Gesteuert wird die Gasleuchte mit einem elektronischen Schaltgerät des Fabrikats „Kalin“ mit Funkzündung.

Eine weitere Gasleuchte betreibt Oliver Frühschütz mittels Handbedienung, diese Laterne ist aber nicht Gegenstand dieser Berechnung.

Exakt ein Jahr später nahm sich Oliver Frühschütz Zeit, ein Resümee zu den Kosten der täglich (von Abenddämmerung bis Morgengrauen) brennenden Gasleuchte zu ziehen. Das Wichtigste vielleicht zuerst: Nach einem Jahr Betriebsdauer befinden sich alle vier Glühkörper in einem einwandfreien Zustand. Ein Austausch defekter Glühkörper war nicht erforderlich. Der über einen eingebauten Zwischenzähler gemessene Gasverbrauch für das vorangegangene Betriebsjahr lag bei genau 369,82 m³.



In Augsburg wird das sogenannte Erdgas „H“ bezogen, der Gasversorger hat einen Brennwert mit Faktor 11,191 ermittelt. Daraus ergibt sich in Kilowattstunden umgerechnet ein Verbrauch von 4.138,65 kWh/Jahr oder auf den einzelnen Monat umgerechnet ein Durchschnittsverbrauch von 344,88 kWh.

Der Versorger berechnet derzeit 4,66 cent/kWh.

Rechnet man den Gasverbrauch für Heizung und Warmwasser heraus, würde die Gasleuchte von Oliver Frühschütz inclusive Grundgebühr derzeit 292,81 Euro/Jahr bzw. 24,40 Euro/Monat kosten.

Da ein potentieller privater Gasleuchten-Betreiber in der Regel aber bereits einen Gasanschluss besitzt, verringern sich die Energiekosten für die Gasleuchte – ohne Ansetzen der Grundgebühr – auf 192,81 Euro/Jahr bzw. 16,07 Euro/Monat.

Es ist also für jeden erschwinglich, sich eine Gasleuchte anzuschaffen und sie regelmäßig leuchten zu lassen. Brennt die Gasleuchte gar nur zu bestimmten Anlässen, so dürfte der Gasverbrauch äußerst minimal sein.

Text: Bettina Grimm, Bilder: Oliver Frühschütz

WIE VIELE LICHTER VERDANKEN NUR IHREM LEUCHTER, DASS MAN SIE SIEHT!

Christian Friedrich Hebbel (1813-1863)
deutscher Dramatiker und Lyriker

CHARITÉ - EINE TV-SERIE MIT KLEINEN FEHLERN



Die Charité. Bild: Marek Śliwecki

Vom 21. März bis 18. April brachte die ARD eine bemerkenswerte Krankenhausserie im Fernsehen. Es ging um die Geschichte der Charité, jenes sagenumwobenen Berliner Krankenhaus, an dem einst berühmte Ärzte und spätere Nobelpreisträger arbeiteten. Die Charité (übersetzt Barmherzigkeit) wurde im Jahr 1710 als Unterkunft für Pestkranke gegründet. Sie diente dann als Armenkrankenhaus und Ausbildungsstätte für Militärärzte. 1856 begann unter Rudolf Virchow der Aufstieg als führendes naturwissenschaftliches Forschungszentrum. Bis zum Ersten Weltkrieg arbeiteten die besten Ärzte an der Charité. Der gute Ruf und die Wirklichkeit als marode Armenklinik freilich klappten weit auseinander. Nach der deutschen Teilung blieb die Charité die führende Klinik in Ostdeutschland. Heute zählt sie zu den größten und am besten bewerteten Universitätskliniken Europas.

werden so bekannte Mediziner wie Emil Behring (damals noch ohne „von“), Robert Koch, Paul Ehrlich und Rudolf Virchow bei ihrem ärztlichen Tun begleitet.

Im Dreikaiserjahr 1888 ist die Berliner Renommierklinik ein Spiegelbild der inneren Widersprüche des Deutschen Reichs. Aufklärerische Forschung kollidiert mit mittelalterlichem Gottvertrauen, männliche Machtstrukturen und preußische Untertänigkeit mit dem erblühenden Aufbruchgeist rebellischer Frauen und Proletarier. Man begegnet Nationalismus, Antisemitismus, Morphium, Frömmelei und Standesdünkel.

Gleich vier weltberühmte Ärzte haben die Charité zur global anerkannten Keimzelle der modernen Medizin gemacht. Aber die späteren Nobelpreisträger kämpfen mit politischen Intrigen, katastrophaler Hygiene und ihrem eigenen Ehrgeiz. Gesundheitlich scheinen die Tage des alten Kaisers Wilhelm I. gezählt, die Hoffnungen der Reformer stützen sich auf den liberalen Kronprinzen Friedrich. Doch als dieser nach Wilhelms Tod Deutscher Kaiser wird, ist er bereits todkrank. Kaiser Friedrich III. stirbt nach gerade 99 Tagen, auch die Ärzte der Charité können ihm nicht helfen. Nun ist dessen Sohn an der Reihe, der nassforsche Wilhelm, der das Deutsche Reich in „herrliche Zeiten“ führen will.

Und dann verlangt der junge und nicht besonders helle Kaiser Wilhelm II. auch noch Unmögliches: Robert Koch (Justus von Dohnányi) soll beim Medizinerkongress 1890 die Franzosen ausstechen – mit einem Tuberkulose-Impfstoff. Im Erfolgsfall gibt's anschließend ein eigenes Institut. Der Bakteriologe verzweifelt fast, stürzt sich in eine – verbürgte – Affäre mit der koketten Varietékünstlerin Hedwig Freiberg (Emilia Schüle).

„Charité“ ist keine Soap mit Nierenschale, sie interessiert sich tatsächlich für ihren Hintergrund. Das Elend der Industrialisierung, das Murren der Ausgebeuteten, die monarchischen Beharrungskräfte, der aggressive Nationalismus – all das verbindet sich organisch zu einem eleganten Bilderbogen voller starker Charaktere. Erstaunlich, dass ein derart faszinierendes Stück Medizinalgeschichte erst jetzt den Weg ins Fernsehen fand – mal abgesehen von der DDR-Serie „Berühmte Ärzte der Charité“ aus den Achtzigerjahren.



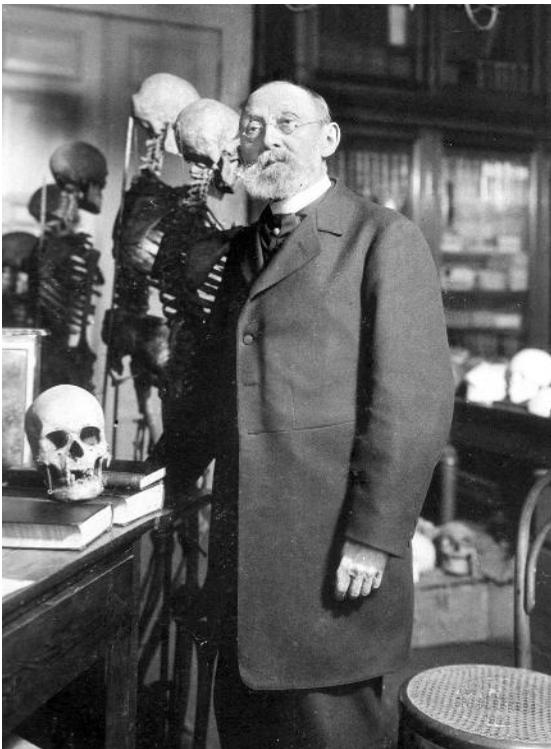
Plakat zur TV-Serie. Bild: filmstarts.de

Doch zurück zur Handlung der recht speziellen Krankenhausserie:

Man schreibt das Jahr 1888 – das Jahr wird später als „Dreikaiserjahr“ berühmt – und in den sechs Folgen

Oft wirkt es steif und aufgesetzt, wenn historische Fakten und Fiktion verschmelzen. Nicht so in „Charité“. Behutsam, präzise und maßvoll komisch („Gönnen Sie sich mal wieder genügend Schlaf!“ – „Die Bakterien schlafen auch nicht!“ – „Die sind aber jünger als Sie und haben keine Ehefrau“) erzählt die Serie von einer Zeit im Umbruch: Ärzte entdecken gerade erst die Würde ihrer Patienten – und Frauen ihre Fähigkeiten und Partizipationswünsche.

Matthias Koeberlin spielt den bipolaren Emil Behring glaubwürdig und vielschichtig als hinter seiner Arroganz verschanzten, opiumsüchtigen Hochbegabten. Mit seinen Standesdünkeln hilft er lieber Besserverdienerkindern als armen Schluckern. Ernst Stötzner ist als Chefpathologe Rudolf Virchow die pastoral wirkende graue Eminenz, quasi das großväterliche gute Gewissen zwischen all den jungen Aufschneidern. Die Rolle des jugendlichen Hoffnungsträgers erfüllt Maximilian Mayer-Bretschneider, der als Student Georg Tischendorf mit Ida anbändelt, mit Leichtigkeit. Die hat große Pläne. „Man müsste selber Arzt sein!“, sagt sie. Gelächter im Schwesternzimmer. Ärztin. Als Frau. Absurd.



Der echte Rudolf Virchow (1821-1902), Bild: unbek./Wikimedia

Nicht nur hierarchisch, auch hygienisch geht es um die Wende zum 20. Jahrhundert in Krankenhäusern noch fast mittelalterlich zu. Ein Plumpsklo für 20 Patienten. Kein fließendes Wasser. Und schon gar keine Elektrizität. Die Ärzte operieren also mit Gaslicht – immerhin hatte Carl Auer von Welsbach wenige Jahre zuvor den Glühstrumpf und damit das Gasglühlicht erfunden. Doch erstaunlicherweise hantieren die Ärzte im Film anfangs bei Kerzenschein, keine Gaslampe weit und breit! Schade, wir hätten dem Filmteam gern mit geeigneten Gaslampen ausgeholfen. Vielleicht hätten die Filmmacher sich vorher mal etwas schlau machen sollen, denn der immer wieder unters Volk gebrachte Hinweis, dass man von Pechfackeln über Kerzen quasi direkt zur Elektrizität kam, ist geschichtlich ein kleines bisschen verkehrt.

Erstaunlicherweise muss jemand aus der Filmcrew aber schließlich doch eine Eingebung gehabt haben. Plötzlich taucht eine formidable Straßen-Gaslaterne samt Laternenanzünder auf. Flupp, schon ist es helle auf der Straße. Doch halt, etwas stimmt nicht. Die Gaslaterne ist zwar definitiv kein Fake, doch sie hat einen Pilzbrenner mit hängenden Glühkörpern. Im Jahr 1888? Wie wir wissen, kam das Mannesmann-Patent des hängenden Gasglühlichts erst nach 1903 auf. Offenbar stehen die Filmproduzenten mit der Historie etwas auf Kriegsfuß.



Die Alt-Prager Gasleuchte kam zu Film-Ehren, Bild: Slg. PGL

Dafür kann die Gaslaterne vom sachkundigen Lichterfreund zweifelsfrei identifiziert werden. Es ist kein Modell aus Berlin (also noch eine kleine Geschichtsfälschung), sondern die sechsseitige Alt-Prager Gaslaterne. Was nun allerdings Rückschlüsse auf den Drehort zulässt. Richtig, die Serie wurde über 61 Tage in Prag unter der Regie von Sönke Wortmann gedreht.



Filmszene mit vermeintlichen Gaslampen, Bild: filmstarts.de

Aber lassen wir all diese Petitesse beiseite. Es wird also operiert – bei Kerzenschein. Später sieht man dann tatsächlich so etwas wie Gashängeleuchten im OP-Zimmer, sie sehen dem elektrischen, doch durchaus gefälligen Modell eines schwedischen Möbelherstellers verdächtig ähnlich. Das nächstbeste Messer muss als Skalpell taugen. Röntgen, Bluttransfusionen, Antibiotika – alles Zukunftsmusik. Weil die Menschen im Schnitt nur 35 Jahre alt wurden, waren Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Krebs zu dieser Zeit selten. Der Todfeind waren

Infektionen. Zeitungen spekulierten damals, dass ihr Ausmerzen ewiges Leben bedeuten könnte.



Filmszene mit Gaslicht imitierenden Lampen, Bild: tz.de



Operationssaal mit Gaslicht (1905), Bild: Slg. PGL

Was die Blutigkeit der Bilder angeht, lässt Sönke Wortmann Milde walten: Aufgeklappte Brustkörbe setzt er maßvoll ein. Sie dienen allein der Illustration der Zeit. Das männliche Personal ist überwiegend historisch verbürgt.

Die weiblichen Figuren dagegen sind erfunden. Über die echten Heldinnen der Zeit ist wenig bekannt – auch das ein Indiz für ihre Unterdrückung. Sicher ist: „Charité“ hat eine Fortsetzung unbedingt verdient. Etwas mehr Detailgenauigkeit wäre jedoch wünschenswert.

Nico Wolf, Bilder: wikipedia

SOMMER IN BERLIN 2017



WETTERKAPRIOLEN ÜBERFLUTUNGEN UND UMGESTÜRZTE BÄUME IN KREUZBERG, HAGEL IN CHARLOTTENBURG

Aber Berlins Gasleuchten funktionieren auch bei widrigstem Wetter ... sofern man sie anständig pflegt und wartet!

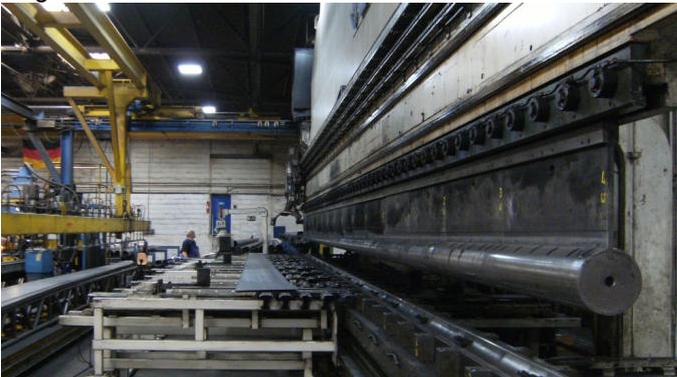
Oben: Yorckstraße und Sophie-Charlotten-Straße,
unten Möckernstraße

QUALITÄT AUS DINKELSBÜHL - EUROPOLES LIEFERT GASLICHTMASTE

Gaslaternen seien ein Auslaufmodell – sagen die Gegner der inzwischen selten gewordenen Gasstraßenbeleuchtung. Und außerdem seien Ersatzteile wie Leuchten und Schaltgeräte sowie Leuchtmittel (Gasglühkörper) nicht mehr zu bekommen. Gaslichtmaste würde heutzutage nicht mehr hergestellt. So tönt es regelmäßig aus Kreisen verantwortlicher Behörden, Energieversorger oder Stadtwerke. Beispiele für diese eindeutig falschen Behauptungen gibt es aus der jüngeren Vergangenheit unter anderem aus Frankfurt am Main, Berlin, Düsseldorf und Nettetal-Lobberich.

Doch die Kenner der Materie – Gaslichtexperten wie aufgeklärte sachkundige Bürger – wissen es selbstverständlich besser. Zu bekommen ist nämlich alles Notwendige für den Betrieb von Gasleuchten.

Die bereits seit 1894 bestehende Firma Eurocoles GmbH & Co. KG mit Hauptsitz in Neumarkt/Oberpfalz ist unter anderem führend bei der Produktion von Lichtmasten für die Straßenbeleuchtung. Etwa 170.000 Masten werden für Kunden in Deutschland und dem übrigen Europa pro Jahr ausgeliefert. Großkunden sind dabei ebenso gern gesehen wie kleinere Aufträge mit speziellen Sonderwünschen. Da die qualitativ hochwertigen Masten in Einzelanfertigung hergestellt werden, können individuelle Anforderungen in Bezug auf Größe, Form, Gestaltung und Spezifikation detailliert umgesetzt werden. Und Eurocoles stellt neben konischen oder zylindrischen Lichtmasten für die elektrische Straßenbeleuchtung seit langer Zeit auch Gaslichtmaste her.



Das Unternehmen mit etwa 1.200 Mitarbeitern legt dabei Wert auf hohe Qualität. Im beschaulichen Städtchen Dinkelsbühl befindet sich sozusagen die „Mast-Schmiede“ der Firma, das Stahlmastenwerk Dinkelsbühl. Dort werden die Lichtmaste hergestellt. Kürzlich konnten sich Vereinsmitglieder bei einer Werksbesichtigung ein Bild machen. Es ist beispielsweise sehr interessant zu

sehen, wie aus geraden Stahlrohren gebogene Masten, die sogenannten Peitschenmaste geformt werden.

Die Lichtmaste werden zum allergrößten Teil aus Stahl hergestellt, für elektrischen Betrieb beträgt die Wandstärke der Rohre zwischen zwei und vier Millimeter. Gasführende Stahlmaste haben eine Mindestwandstärke von vier Millimeter. Neben Masten aus Stahlrohr produziert Eurocoles auch sogenannte GFK-Maste aus Glasfaserverstärktem Kunststoff. Masten aus Schleuderbeton werden ebenfalls gefertigt, allerdings für elektrischen Betrieb, möglich wären sie jedoch auch für Gasbeleuchtung. Es versteht sich, dass die produzierten Masten vor ihrer Auslieferung eingehend geprüft werden, Gaslichtmaste beispielsweise stets auf ihre Dichtigkeit.

Wie zu hören war, wurden kürzlich 300 Gaslichtmaste für Frankfurt am Main ausgeliefert, es handelte sich überwiegend um Peitschenmaste für Gasreihenleuchten. Die Hessen bestellen stets pulverbeschichtete Masten, die Rohre werden dafür zum Eurocoles-Beschichtungswerk nach Werl transportiert und bekommen dort ihre Pulverbeschichtung. In Werl hat man 25 Jahre Erfahrung mit der Beschichtung von Lichtmasten. Nach Abschluss der Mastveredelung erfolgt die Auslieferung an den Kunden in Frankfurt am Main.



Auch Düsseldorf setzt offenbar auf das mittelfränkische Unternehmen Eurocoles. Ein Auftrag über etwa 30 Stahlmaste wird gerade ausgeführt. Bei diesen Gaslichtmasten könnte es sich um neue Masten für die Gasbeleuchtung im Hofgarten handeln, und zwar wegen ihrer Länge für die Pilzleuchten „Modell Frankfurt“. Der Unterschied zu Frankfurt: Die Düsseldorfer wünschen stets vollverzinkte Masten. In Frankfurt dagegen werden vollverzinkte Lichtmaste ausschließlich für die Elektrobeleuchtung verwendet.

Text: Nico Wolf, Bilder: Slg. ProGaslicht

EURO || POLES

PARIS

DER UNTERSCHÄTZTE STADTPLANER JAKOB IGNAZ HITTORFF

Er schuf einen der bedeutendsten Plätze von Paris, so wie wir ihn bis heute kennen. Und er war einer der wichtigsten Stadtplaner seiner Zeit. Wir sprechen von Jakob Ignaz Hittorff (1792-1867). Heute ist er vielen völlig unbekannt, doch Hittorff – ein junger Architekt aus Köln – war es, der die weltberühmte Place de la Concorde in Paris praktisch neu erfand und ihn zu einem städtebaulichen Juwel machte.

Die Place de la Concorde steht wie kaum ein anderer Ort für die bewegte Geschichte Frankreichs. Hier wütete ab 1789 die französische Revolution, hier wurde der damalige König Ludwig XVI. durch die Guillotine enthauptet. Ihm sollten danach genau dort noch 2.500 Menschen auf diese Weise in den Tod folgen. Zu jenen blutrünstigen Tagen hieß dieser Platz folgerichtig „Place de la Revolution“.

Die Namen des Platzes wechselten später noch mehrfach, je nachdem welche Machtverhältnisse in Frankreich herrschten. Heute bildet er die Bühne für die alljährlichen pompösen Festlichkeiten zum 14. Juli, dem französischen Nationalfeiertag.



Jakob Ignaz Hittorff (1821), Bildnis von Carl Joseph Begas (1794-1854), Bild: Wikipedia/Wallraf-Richartz-Museum Köln

Doch zurück zu Jakob Ignaz Hittorff. Ihm zu Ehren wurde kürzlich die Ausstellung „Paris erwacht! Hittorffs Erfindung der Place de la Concorde“ im Kölner Wallraf Museum gezeigt, die am 9. Juli 2017 zu Ende ging. Gezeigt wurden meisterhafte Architektur-Zeichnungen Hittorffs.

Aber warum Erfindung? Unter der Regierung des späteren Kaisers Napoleon III. (1808-1873) erfuhr Paris die völlige Neugestaltung der Stadt, da man sich anschickte, eine Weltmetropole zu werden. Durchgeführt wurde dieser Stadtbau durch den vom Kaiser als Präfekten eingesetzten Baron Georges-Eugène Haussmann. Ihn hatten wir im Rahmen der großen Paris-Reportage im Zündfunken, Ausgabe Nr. 71, ausführlich vorgestellt. Damals war die Zeit einem erheblichen Wandel unterworfen, traditionelle Wohn- und Lebensformen lösten sich auf. Und Paris bekam das Gesicht, das wir heute kennen.

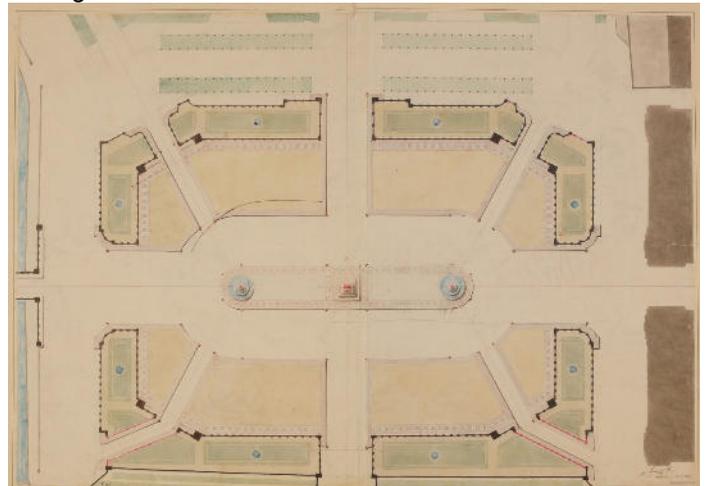
Doch schon Jahrzehnte vorher, so ab 1820, setzte die Industrialisierung ein. Die Stadt beabsichtigte, die Place de la Concorde umzugestalten. Den Auftrag, entsprechende Entwürfe vorzulegen, bekam der junge Kölner Architekt Hittorff. Und Hittorff lieferte zahlreiche detailverliebte Zeichnungen, es sollen über 250 gewesen sein. Dem aufstrebenden Architekten ging es dabei nicht nur um die verkehrsstrategische Einbindung des Platzes in das Pariser Gesamtgefüge. Wichtig war ihm auch eine moderne Platzmöblierung, wobei es ihm vor allem auf die neue Gasbeleuchtung ankam. Repräsentative Gaskandelaber sollten zusammen mit angelegten Brunnen und Wegen sowie einem monumentalen Obelisken die Place de la Concorde zum auffälligsten Ort der aufstrebenden Metropole machen.



Hittorffs erster Entwurf aus dem Jahr 1828 trägt noch stark barocke Züge. Nur die 300 Gaslaternen sind sichtbare Zeichen des technischen Fortschritts.

© Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud

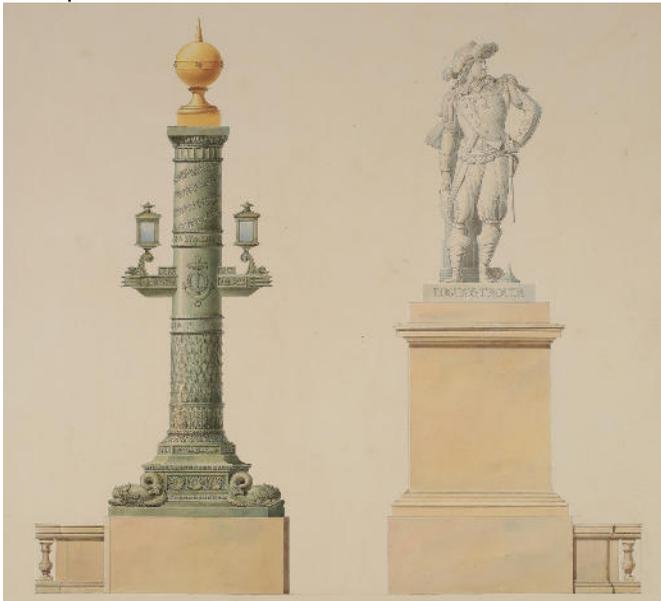
Doch zunächst blitzte Hittorff mit seinen Ideen ab. Er scheiterte, weil sein Plan die widerstreitenden Kräfte von Erneuerung und Restauration nicht zu bändigen wusste. So hatte er die Fläche noch ganz im Geist barocker Gartengestaltung in Parterres und Wege aufgeteilt, die er dann mit Spalieren von Gaslaternen in unterschiedlichen Höhen umstellte. Alles wirkte summarisch; den Dimensionen des Platzes war das Konzept aber wohl nicht gewachsen.



Genehmigter Grundriss aus dem Jahr 1835 mit Verkehrswegen anstelle Statuen. Im Zentrum der Obelisk und zwei Brunnen.

© Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud

Zu dieser Zeit waren die Bourbonen wieder auf dem französischen Königsthron zurückgekehrt. König Karl X. wollte unbedingt eine Märtyrersäule für den hingerichteten Ex-König Ludwig XVI. auf der Platzmitte errichten lassen. Hittorffs Entwurf wurde von der Jury abgelehnt. Doch zum Märtyrer-Denkmal kam es dann doch nicht, weil die Juli-Revolution von 1830 die alten Herrschaftsstrukturen hinwegfegte und Louis Philippe I., der sogenannte „Bürgerkönig“ auf den Thron kam. Danach erhielt Hittorff den Auftrag zur Umgestaltung der Place de la Concorde. Hittorff war also schon einige Zeit vor der Ära Haussmann sehr aktiv mit der Neugestaltung von Paris beschäftigt. Letztendlich hat er neben dem konkurrierenden Haussmann das Stadtbild von Paris am nachhaltigsten geprägt. Zu bemerken ist dazu, dass beide deutschstämmigen Architekten und Stadtplaner sich in tiefer Abneigung gegenüberstanden, was jedoch ein Kapitel für sich ist.



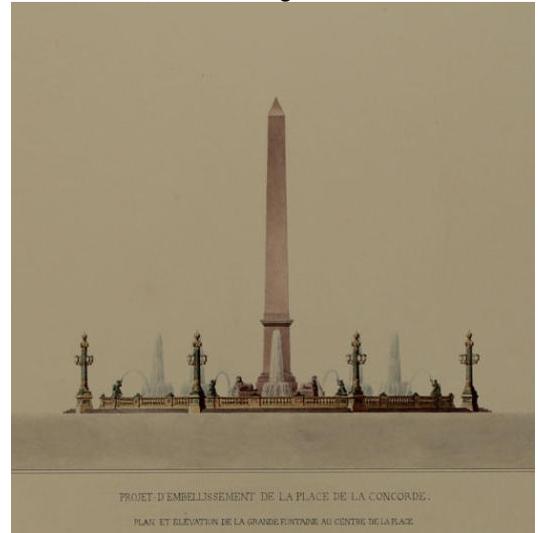
Entwurfszeichnung einer Rostralsäule mit Gaslaternen und der Skulptur des Admirals René Duguay-Trouin für den Pont de la Concorde. Die Rostralsäulen gelangten in fast identischer Form auf dem Platz zur Aufstellung.

© Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud

Die neue Place de la Concorde (deutsch „Platz der Eintracht“) gehörte nach der Umgestaltung – besser der Neuerfindung durch Hittorff – zu den ersten großen öffentlichen Plätzen in Europa, die in Gaslicht getaucht wurden und damit auch des Nachts erlebbar waren. Mit der Gasbeleuchtung begann in Frankreich das Zeitalter der Industrialisierung und der „Platz der Eintracht“ war ihr architektonisches Aushängeschild.

Jakob Ignaz Hittorff wurde am Heumarkt in Köln geboren. Er legte während der französischen Besatzung das Abitur ab und trat eine Lehre als Maurer an. 1810 zog er mit seinem Schulkamerad Franz Christian Gau nach Paris. Beide waren durch die Rheinland-Annektierung französische Staatsbürger. Gau machte später als Baumeister und Forschungsreisender Karriere. Hittorff wurde als Assistent des Pariser Architekten François-Joseph Bélanger bekannt. Die Freundschaft der beiden Kölner zerbrach, als sie gleichzeitig um die Hand der Architektentochter Rose Élisabeth Lepère warben. Hittorff war es, der das Herz der Dame gewann.

Ab 1831 arbeitet er mit seinem Schwiegervater an dem bedeutenden Bau der Kirche St.-Vincent-de-Paul in Paris, die 1844 fertig gestellt wurde. Schließlich wurden ihm 1834 die Bauarbeiten an den Champs-Élysées und der Place de la Concorde übertragen.



Die Place de la Concorde mit dem Obelisk, Fontänen und Gaskandelabern, Entwurfszeichnung von 1835.

© Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud

Hittorff plante monumentale Springbrunnen, Laternen und Säulen, und leitete am 25. Oktober 1836 die spektakuläre Aufrichtung des 23,5 Meter hohen, 230 Tonnen schweren und 3200 Jahre alten Luxor-Obelisken, ein Geschenk des Vizekönigs von Ägypten an Frankreich. Der Obelisk wurde auf einen fünf Meter hohen Granit-Sockel gestellt. Prachtvolle Wasserfontänen und Gaskandelaber umsäumten das neue Wahrzeichen. Nicht zuletzt durch das Gaslicht bekam die Stadt später den Namen „Ville Lumière“.



Links: Rostralsäule auf der Place de la Concorde mit anderen Gasleuchtenmodellen um 1878; rechts Rundmantellaterne auf dem Champs-Élysées um 1878, Bilder: Charles Marville

Zusammen mit dem Architekten Jean Charles Alphand ließ Hittorff in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlreiche Brunnen, Bürgersteige und mehr als 3.000 Gaslaternen errichten. Auch die Gegend um den Champs-Élysées entstand mit vielen architektonischen Gärten, Restaurants und Konzertcafés.



Die Place de la Concorde (um 1860), Bild: Charles Soulier

Die heute mit 120 Metern breiteste Straße von Paris, die Avenue Foch, wurde ebenfalls von Hittorff entworfen und am 31. März 1854 dem Verkehr übergeben. Allerdings sah Hittorffs Entwurf lediglich eine Breite von 37 Metern vor, doch Eugène Haussmann verlangte 120 Meter, so wurde sie dann auch gebaut. Sein letztes Großprojekt war der riesige Kopfbahnhof Gare du Nord 1861, mit dem er einen bedeutenden Beitrag in der Technik der Eisenkonstruktion lieferte.



Die Place de la Concorde heute, Bild: Guillaume Baviere

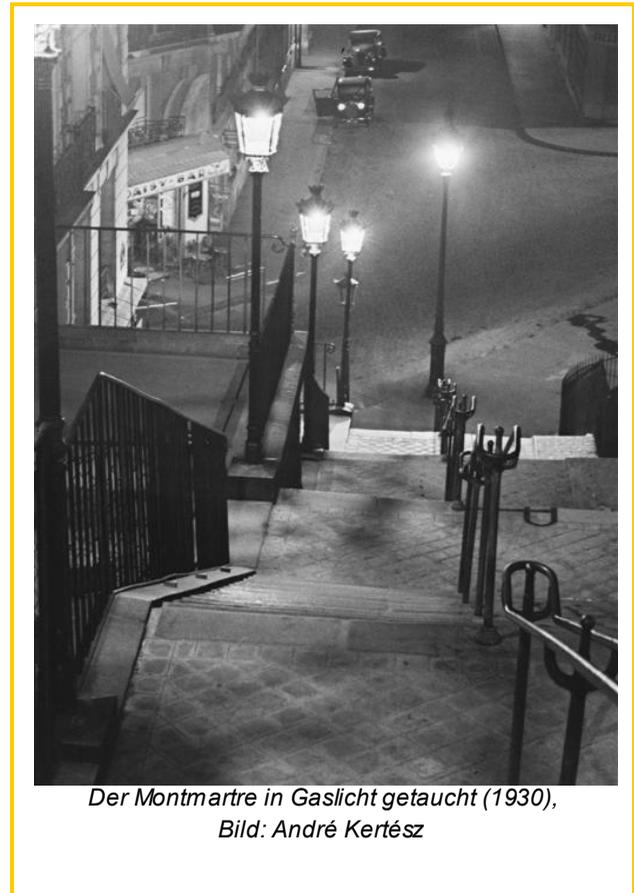
Am 25. März 1867 starb Hittorff in seinem Haus im Viertel Notre-Dame-de-Lorette. Zu diesem Zeitpunkt war sein Gegenspieler Haussmann längst zum Chefarchitekten von Paris aufgestiegen.

Gasbeleuchtung gibt es in Paris schon lange nicht mehr. Doch viele originale Kandelaber sind erhalten, darunter auch die von Hittorff entworfenen Rostralsäulen. Bedauerlich ist, dass völlig verfehlt elektrische Leuchtmittel eingesetzt werden und die Leuchten keine Mäntel oder Scheiben aus Glas haben, sondern aus Kunststoff.

Bettina Grimm



Die Place de la Concorde heute. Ein Lichtermeer, leider kein Gaslicht.
Bild: mrwallpaper.com



Der Montmartre in Gaslicht getaucht (1930),
Bild: André Kertész

LÜBECK - 30 JAHRE UNESCO-WELTKULTURERBE



Szene mit Straßenbahn, Gasleuchte – hier eine sechsseitige Laterne ähnlich der Berliner Modellleuchte – und dem Holstentor.
Bild: Siemens Corporate Archives

PLÖTZLICH 30

Für die alte Hansestadt an der Trave spielt in diesem Jahr die Zahl „30“ eine große Rolle. In der Breiten Straße bieten Geschäfte 30 Prozent Rabatt, auf der Trave gewährt eine Schifffahrtsgesellschaft 30 Freitickets für Rundfahrten. Die St. Marien Kirche lockt mit kostenfreien Führungen für 30 Personen, und 30-Jährige haben freien Eintritt in die städtischen Museen. Mit dem Motto **«Plötzlich 30!»** wirbt die Stadt für das Wiederentdecken der eigenen Geschichte. Die Stadt, die wohl wie kaum eine andere in Deutschland die Zeit des Hansebundes erlebbar macht, feiert in diesem Jahr den 30. Jahrestag der Verleihung des UNESCO-Weltkulturerbes. Der Titel wurde ihr im Jahr 1987 verliehen.

Nach Meinung der Stadtverwaltung Lübeck und ihrer Abteilung Stadtentwicklung haben die Gasleuchten Lübecks einen entscheidenden Anteil an der Auszeichnung durch die UNESCO gehabt. *„Sie seien Teil des historischen Erbes und haben mit dazu beigetragen, dass Lübeck den Titel als UNESCO Weltkulturerbe tragen darf. Abend für Abend tauchen sie die Straßen der Altstadtinsel in ihr typisch warmes, sanftes Licht und die Mitarbeiter bewahren mit dem Erhalt und Betrieb ein Stück Technikgeschichte.“* So steht es auf der Webseite der Hansestadt Lübeck. Die Gasbeleuchtung in Lübeck existiert seit dem 20. Dezember 1854.

Wer mehr über die Geschichte der Stadt als „Königin der Hanse“ erfahren will, sollte das vor zwei Jahren eröffnete Europäische Hansemuseum am nördlichen Ende der Lübecker Altstadt besuchen. Im Museum erfährt man etwas von den sogenannten Nowgorod-Fahrern und wie sie in Russland den ersten Schwur leisteten, sich gegenseitig beizustehen. Andere Themenräume versetzen den Besucher in die Zeit der Handelsniederlassungen in London, Brügge und Bergen.

Man erfährt, wie Kaufleute und Seefahrer dem Adel, Seeräubern, der Pest und den Naturgewalten trotzen. Schließlich nimmt man multimedial an einem Hansetag in Lübeck im Jahr 1518 teil, zu dem die bedeutendsten Kaufleute aus mehr als 200 Hansestädten Europas zusammenkamen.



Der Markt mit Rathaus (Nordostseite) um 1910. Auf dem Platz ein Bündelpfeilmast mit Doppelausleger und Gashängeleuchten. Bild: Slg. PGL

Nach dem Museumsbesuch lässt sich Lübeck mit geschärften Sinnen erkunden. Eine Übersicht von oben bietet die Aussichtsplattform der mehr als 800 Jahre alten St. Petri Kirche. Schachbrettartig im 12. Jahrhundert angelegt, laden die Gassen und Straßen Lübecks mit insgesamt 1800 denkmalgeschützten Gebäuden zur Erkundung ein.

Markantes Wahrzeichen ist das 1478 errichtete Holstentor, das ebenfalls ein kleines Museum beherbergt. Die imposanten Salzspeicher gleich neben dem Holstentor lassen erahnen, wie geschäftig es zur Hansezeit auf der Obertrave zugeht. Hunderte Schiffe

warteten hier täglich auf ihre Ent- und Beladung. Salz, Holz und Tuche mussten zwischengelagert werden. Das lockte Arbeitskräfte an. Vom 12. bis ins 16. Jahrhundert boomte die Stadt. „Mit der Entwicklung des Handels wuchs die Nachfrage nach Seeleuten, Tagelöhnern und Handwerkern“, erklärt Gästeführer Jan Kruijswijk. Lübeck wurde zur zweitgrößten Stadt Deutschlands.

GASSEN UND HÖFE OASEN DER RUHE

Die Geschichte hat Spuren hinterlassen, vor allem in der Architektur. In den Gebäuden erkennt man: In Lübeck traf einst ländliche Idylle auf urbanes Treiben. Weil es an Bauland mangelte, errichtete man in der Innenstadt kleine Häuser und Katen in den Hinterhöfen, den sogenannten Gängen. Heute sind diese Gassen und Höfe mit ihren Gaslaternen Oasen der Ruhe. 338 Gaslaternen werden in Lübeck aktuell betrieben, sie stehen aber nicht nur in engen Gassen, sondern durchaus auch auf breiteren Straßen. Viele davon an Wandbefestigungen, andere auf Bündelpfeilmasten. Es sind zwei Modelle vorhanden: Rundmantellaternen und Gasaufsatzleuchten, deren Glasglocken einen weißen Blending besitzen. Wer in den Abendstunden durch die Gassen schlendert, wird den unvergleichlichen Charme des Gaslichts erleben und genießen können.



Typische Gasleuchten in Lübeck: Rundmantellaterne in einem Gang, Aufsatzleuchte mit Bündelpfeilmast.
Bilder: unbek. und Tilman Agena

Dem Prunk und Luxus, in dem die «Pfeffersäcke» genannten Kaufleute lebten, begegnet man heute in der Kunsthalle St. Annen. Stilvolles, mit Intarsien verziertes Mobiliar, feinstes Tafelgeschirr, kostbare Gewänder und edler Schmuck. Der Reichtum der Stadt lockte auch

hochbegabte Künstler aus Flandern, Italien und Frankreich, deren Gemälde und Kirchenaltäre man im Museum bestaunen kann.

Das markanteste Monument ihres Strebens nach Reichtum und Macht hinterließen die Hanseaten im Zentrum Lübecks. Hier errichteten sie ihr prunkvolles Rathaus und die benachbarte Marienkirche, die selbst den Dom des Bischofs überragt. Wie Könige ließen sich die Ratsherren porträtieren, wie Heilige tauchen sie auf religiösen Kunstwerken auf.

Die Demut kehrte mit der Pest zurück, die ein Drittel der Kaufmänner auslöschte. Um das Seelenheil zu retten, spendete man großzügig an die Kirche. Zwölf Ratsherren finanzierten das Heiligen-Geist-Hospital für Kranke, Pflegebedürftige und Arme. Damit entstand eine der ältesten Sozialeinrichtungen Europas, die noch heute als Altersheim dient. Auch ein Museum ist in den Räumlichkeiten untergebracht.

Der letzte Hansetag in Lübeck fand 1669 statt. Nach der Entdeckung Amerikas und der Erschließung neuer Seewege nach Asien gewann der Überseehandel zunehmend an Bedeutung. Selbst die altherwürdige Lübecker Schiffergesellschaft in der Breiten Straße musste ihre Räume an eine Gastwirtschaft verpachten. Für Besucher in Lübeck eine glückliche Fügung: Sie können seitdem die leckeren Hering-, Dorsch- und Flundergerichte in authentischem Hanse-Ambiente genießen.

Ausführliche Reportagen über Lübeck und seine Gaslaternen gab es bereits in den Zündfunken, Ausgabe 17 (Seiten 10-11) und Heft 65 (Seiten 16-22). Übernachtung: Ferienwohnungen und einfache Hotels lassen sich ab etwa 80 Euro pro Nacht und Zimmer buchen. Einen Überblick von Unterkünften gibt es auf www.luebeck.de/tourismus/unterkuenfte.

Informationen: Lübeck und Travemünde Marketing GmbH, Holstentorplatz 1, 23552 Lübeck (Tel.: 0451/40 91 953, E-Mail: stadtmarketing@luebeck-tourismus.de, www.luebeck-tourismus.de).

Quelle: dpa

Mehr Infos: <http://www.deutschlandfunkkultur.de/30-jahre-weltkulturerbe-luebeck-eine-altstadt-im-aufbruch>.

Nico Wolf



SOLINGEN

GASLICHT IM PFARRHAUS - DIE FABELHAFTE WELT DES HERRN STEIN



„Die drei großen Kulturleistungen des Feuers für die frühe Menschheit sind das Kochen, das Heizen und das Leuchten.“ So schrieb 1983 der Publizist und Historiker Wolfgang Schivelbusch in seinem Buch „Lichtblicke: Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert.“

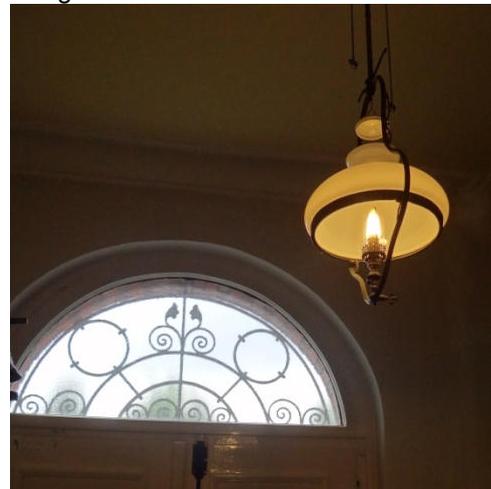
Die bahnbrechende Entdeckung des Gaslichts vor mehr als 200 Jahren war mit dafür verantwortlich, dass für die Menschen moderne Zeiten anbrachen. Aus den anfänglichen Gasflammen – zu Beginn euphorisch als „strahlend hell“ bezeichnet, wurde Jahrzehnte später das Gasglühlicht. Ein gewisser Carl Auer von Welsbach hatte den Glühstrumpf erfunden. Welch formidables Licht damals in so manches Haus gut betuchter Leute einzog, ist heute für viele schwer vorstellbar, weil jedermann offensichtlich nur „elektrisch denkt“. Aber es gibt sie tatsächlich: Die leuchtenden Beispiele aus der Vor-elektrischen Ära.



Jochen Stein ist Kantor an der katholischen St. Suitbertus-Gemeinde in Solingen-Höhscheid. Seit einigen Jahren wohnt der aus dem Ruhrgebiet stammende 51jährige Kirchenmusiker, der Orgel und Klavier spielt sowie zudem als Chorleiter tätig ist, im ehemaligen Pfarrhaus der Gemeinde.

Just in diesem Pfarrhaus hat sich Jochen Stein ein Kleinod geschaffen, das seines Gleichen sucht. Begonnen hatte alles mit einem Faible für besonderes Licht, das er als Schüler entwickelte. Mit 12 Jahren besaß Jürgen Stein seine erste größere Petroleumlampe. Dieses Licht faszinierte ihn.

Während seiner Düsseldorfer Studienzeit kam er irgendwann mit Gaslampen und Gaslicht in Berührung. Was Gaslicht oder Gaslaternen angeht, so ist das bekanntlich in Düsseldorf auch kein Wunder. Schließlich entdeckte er bei Aufhalten in Amsterdam einen kleinen Laden mit dem schönen Namen „Aladdinshuis“. Was er dort fand, war ein einzigartiges Sammelsurium von Gaslampen, Glühstrümpfen, Brennern und anderem Zubehör. Und es kam, was kommen musste. Jochen Stein begann, sich für die besonderen Gaslampen und Gasglühkörper zu begeistern, er erstand im Laufe der Zeit eine Lampe nach der anderen. Leider existiert dieser aus der Zeit gefallene Amsterdamer Laden nicht mehr.



Problematisch war, dass mehr oder weniger alle Gaslampen verbastelt – soll heißen elektrifiziert mit durchbohrten Hähnen und Leitungen – oder anderweitig unkomplett waren. Jetzt war Kreativität und handwerkliches Geschick gefragt. Im Keller – gut ausgerüstet mit

Drehbank und Fräse – wurden die Gaslampen auf Vordermann gebracht, auf Gasbetrieb zurückgebaut, abgedichtet, Hähne nachgearbeitet, fehlende Ersatzteile hinzugefügt.

Wobei Jochen Stein kein Handwerker ist, auch kein Gasinstallateur, er ist wie bereits erwähnt Kirchenmusiker. Aber vielleicht haben Musikerhände auch extremes Geschick, wenn es um Gaslampen geht.



Das Wissen hat sich der Solinger im Laufe der Zeit angeeignet, das Können tat ein Übriges. Alles geschah sozusagen autodidaktisch.

Die Arbeiten an den zahlreichen Gaslampen, Wandarmen und Lüstern nahmen einige Zeit in Anspruch, doch herausgekommen ist ein echtes Gaslicht-Wunderwerk samt einem „Schaltkasten“ mit Absperrhähnen.



Rolf Hölterhoff, ProGaslicht-Vereinsmitglied der ersten Stunde und selbst Gaslampen- und Gasleuchtenbesitzer,

stieß durch Zufall auf Jochen Stein. Wie es heißt, hatte ein Bezirksschornsteinfegermeister ihm den spannenden Hinweis auf den Musiker mit dem Gaslicht-Faible gegeben. Flugs kam ein telefonischer Kontakt zustande.



Vor einigen Wochen hatten wir Gelegenheit, Jochen Steins leuchtende Gaslampen zu bewundern. Und wir wurden nicht enttäuscht. Nein, wir waren begeistert vom „Gaslicht-Pfarrhaus.“ Wobei noch zwei englische Gaslaternen zu erwähnen wären, die als Entrée den Hauseingang schmücken. Insgesamt leuchten im Pfarrhaus von Jochen Stein 14 Gaslampen aller Art, darunter welche mit stehendem und hängendem Gasglühlicht, aber auch mit offenen Flammen.

Ob im Laufe der Zeit vielleicht noch Gaslampen oder Gaslaternen hinzukommen? Wer weiß das schon.



Die Gasbeleuchtung des ehemaligen Pfarrhauses in Solingen-Süd ist eine kleine Märchenwelt und man kann erahnen, welch gutes Licht vor vielen Jahrzehnten für wohlthuende Atmosphäre in vielen Wohnstuben gesorgt hat. Wenn dann der Tag zu Ende und die Sonne unter geht, Dämmerung über's Land hereinbricht – dann schlägt die Stunde des Gaslichts, wie die folgende Seite zeigt.

Es gibt eben ein Licht-Leben jenseits von Elektrizität, Glühbirnen, Energiesparlampen oder Leuchtdioden.

Bettina Grimm

**ÜBERALL GASLICHT - WANDLAMPEN, LÜSTER - UND VOR DER HAUSTÜR**

ALS LEIPZIG EIN LICHT AUFGING -

DIE GESCHICHTE DER GASVERSORGUNG UND GASBELEUCHTUNG

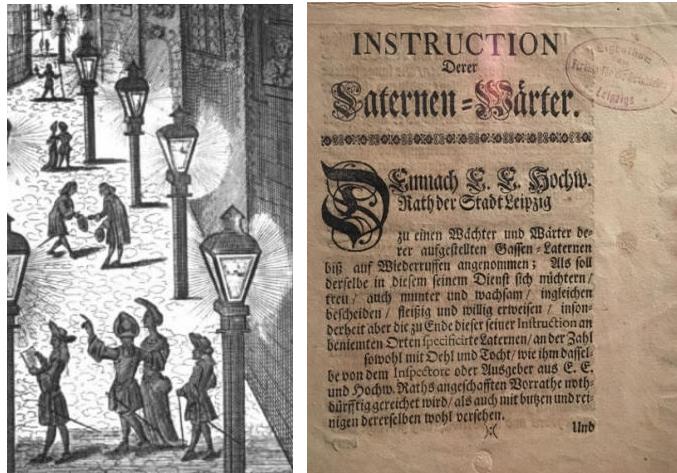
DIE ZEIT VOR DER GASBELEUCHTUNG

Schon recht früh begann man in Leipzig mit der Installation einer ortsfesten Straßenbeleuchtung. Franz Conrad Romanus (1671-1746), Sohn eines Leipziger Juristen machte als junger Jurist Karriere, als er von Kurfürst Friedrich August I. („August der Starke“, 1670-1733) protegiert wurde. Der Kurfürst sorgte 1701 dafür, dass Romanus gegen dortigen Widerstand in den Leipziger Rat gewählt wurde und als Bürgermeister amtierte. Zu den Amtshandlungen von Romanus gehörte die Einführung einer Straßenbeleuchtung mit 700 Öllaternen. Der größere Teil davon wurde auf Eichenholzpfählen montiert, der kleinere Teil mit sogenannten „eisernen Armen“ an Hauswänden befestigt.



Links:
Franz Conrad Romanus
um 1700 mit zeitgenössischem opulenten
Haarschmuck,
Kupferstich von Pieter
Schenk

Nach dem Vorbild der Amsterdamer Straßenlaternen waren sie vierseitig mit verzinkten Eisenblechen, die zusammengelötet wurden. Eine der vier Seiten diente als Tür zum Befüllen des Ölvorrates, zum Anzünden bzw. Ausblasen der Laterne und für die Lüftung. In Betrieb genommen wurden die ersten Laternen am Heiligen Abend 1701. Die Stadt stellte eigens für die Betreuung der Straßenlaternen Laternenanzünder ein.



Oben links: Leipzigs erste Öllaternen; rechts: Dienstanweisung für „Laternen-Wärter“. Bilder: Slg. ProGaslicht

Auch der Bau einer Kanalisation, die Pflasterung von Hauptstraßen, die Abfallbeseitigung und die Einführung eines Sänftentragedienstes machte sich Romanus zu Eigen. Da sich Romanus zahlreiche Rechte zusichern

ließ, nannte man ihn bald „König von Leipzig“. Tatsache ist, dass er für den industriellen Aufschwung und für die Souveränität der Messestadt Leipzig sorgte. Seine Vorliebe, mit Prunk und Besitz zu protzen, wurde ihm später zum Verhängnis. Der Bau seines Wohnhauses (Bild unten) war mit 150.000 Talem extrem teuer, sodass Romanus zur Finanzierung ungedeckte Stadtschuldscheine ausstellte. Am 16. Januar 1705 ließ ihn der König wegen Betrugs verhaften und ohne Prozess auf die Festung Königstein bringen. Dort starb Romanus nach 41 Jahren Haft am 14. Mai 1746.



Oben: Das Romanushaus, Kupferstich von Pieter Schenk (1704). Links ist eine Öllaterne auf einem Holzpfahl zu sehen.

BLOCHMANN BRINGT DAS GASLICHT

Die Messestadt Leipzig gehörte Jahrzehnte lang zu den deutschen Städten mit den größten zusammenhängenden Gaslicht-Netzen. Doch wie fing es an?

Am 4. September 1838 brannten erstmals Gaslaternen in der Stadt, Leipzig startete somit zehn Jahre später als die andere sächsische Großstadt Dresden mit der Einführung des Gaslichts. Doch dazu später mehr. Verantwortlich war in beiden Städten einer der wohl größten Gasbeleuchtungspioniere in Deutschland. Rudolf Sigismund Blochmann, am 13. Dezember 1784 als Sohn eines Pfarrers in Reichstadt bei Dippoldiswalde geboren, war ein deutscher Ingenieur und Fabrikant, der sich auf verschiedenen Geschäftsgebieten durchaus erfolgreich betätigte. Sein Hauptinteresse galt aber der Gasbeleuchtung, die 1814 in London eingeführt wurde. Blochmann war von dieser Technik beeindruckt und begann ab 1816/17 mit eigenen – von englischen Ingenieuren unabhängigen – Leuchtgas-Versuchen.

Vom sächsischen König Friedrich August I. (1750-1827) unterstützt, konnte Blochmann am 28. Februar 1825 erstmals einen Saal im Dresdner Schloss mit Gas beleuchten. Von der Vorführung überzeugt bekam er zwei Monate später den Auftrag, den Dresdner Theaterplatz mit Gas zu beleuchten. Er errichtete ein Gaswerk und 1828 gingen in Dresden die ersten Gaslaternen in Betrieb.

Mit der Stadt Leipzig hatte Blochmann erstmals 1830 dienstlichen Kontakt aufgenommen, hierbei ging es um die Begutachtung von Wasserleitungsprojekten. Einige Jahre später kam ein zweiter Kontakt zustande, diesmal ging es um den Bau einer Gasfabrik. Die entscheidende Sitzung des Stadtrates fand am 6. August 1836 statt, die Stadt Leipzig beschloss die Errichtung eines Gaswerks am Gerbertor (heute Eutritzscher Straße) und beauftragte Blochmann mit dem richtungsweisenden Projekt. Die Bauarbeiten kamen schneller als ursprünglich gedacht voran, Rohrleitungen und andere wichtige Ausrüstungen lieferte die Eisengießerei Lauchhammer. Gut zwei Jahre später, am 4. September 1838 ging Blochmanns Gaswerk in Betrieb. Erstmals erstrahlten an jenem Tag die von Blochmann entwickelten und vorher bereits in Wien erprobten Gasleuchten auf dem Markt, in der Katharinenstraße, auf einem Teil des Brühls, der Halleschen Straße und in der Gerberstraße.



Rudolf Sigismund Blochmann, Fotograf unbekannt.

Das Wirken Blochmanns führte dazu, dass Leipzig sein Ansehen als Messestadt erheblich steigern konnte, außerdem besaß die Stadt eine Schlüsselstellung in der zu diesem Zeitpunkt aufblühenden deutschen Gaswirtschaft. Die Anfragen aus anderen Städten häuften sich, alle wollten nun von Blochmanns Pionierleitung profitieren und eigene Gaswerke errichten.

Das Gaswerk in Leipzig lag Blochmann sehr am Herzen, hier übte er jahrelang den Posten des Gaswerksdirektors aus. Umso größer war die Enttäuschung bei Blochmann, als die Stadt Leipzig am 31. Oktober 1860 den Vertrag mit ihm auflöste.

Er starb am 21. Mai 1871 in Dresden.

Mehr zu R. S. Blochmann im Zündfunken, Ausgabe Nr. 44 (September 2013), Seiten 24 ff.

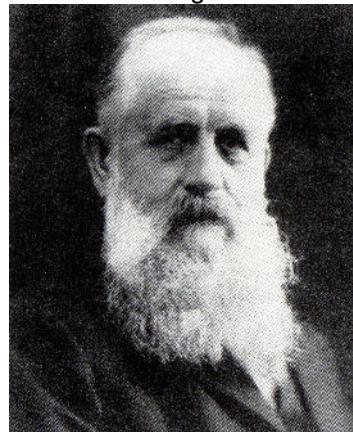
JOHANN RÜTTGER WESTERHOLZ

Nachfolger von Blochmann als Gaswerksdirektor wurde ab 1. November 1860 Johann Rüttger Westerholz, ein Gas- und Baufachmann, der bereits praktische Erfahrungen in verschiedenen Gasfabriken gesammelt hatte, zuletzt war er Gaswerksdirektor in Iserlohn. Westerholz stand vor schwierigen Aufgaben, es war zu entscheiden, ob wegen der ständig wachsenden Nachfrage ein zweites Werk oder die Erweiterung des bestehenden Gaswerks günstiger sei. Man entschied sich für die zweitgenannte Variante, das Gaswerk wurde umgebaut und erweitert, die Gaserzeugung beträchtlich gesteigert. Zwischen 1861 und 1865 stieg die Gasproduktion gegenüber dem Zeitraum 1856 bis 1860 um 79,2 Prozent, und in diesen Größenordnungen ging es auch die folgenden Jahre weiter.

Auch das Rohrnetz der Stadt wuchs und wuchs, die Zahl der Gasleuchten vervielfachte sich, dazu mehr im Abschnitt „Gasbeleuchtung“. Letztendlich wurde es unumgänglich, ein zweites Gaswerk in Connewitz zu errichten, das 1885 in Betrieb genommen (und 1977 stillgelegt) wurde. Zu diesem Zeitpunkt war Westerholz gesundheitlich schon stark angeschlagen, als Beamter bat er schließlich 1888 – zum 50. Jubiläum der Errichtung des ersten Gaswerks – um seine vorzeitige Pensionierung, dem die Stadt zustimmte. Der Gesundheit wegen zog Westerholz mit seiner Familie nach Meiningen, dort starb er am 7. Mai 1891.

GEORG WUNDER

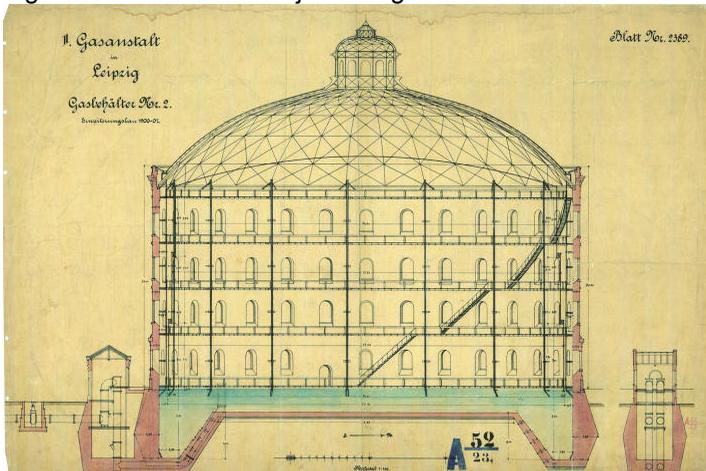
Zum Direktor des neu errichteten Gaswerks in Connewitz wurde der aus Berlin stammende Georg Wunder ernannt. Der am 20. Juli 1836 geborene Wunder brachte Erfahrung im Gasfach mit, im Jahr 1864 war er Assistent beim städtischen Gas- und Wasserwerk Riga, ein Jahr später bekam er den Auftrag, den Bau des Gas- und Wasserwerkes in Reval (heute Tallin/Estland) zu leiten. Nachdem er zum preußischen Militär einberufen wurde, verlor er seine Stellung in Reval und ging nach Sachsen.



Links:
Georg Wunder, Fotograf
unbekannt

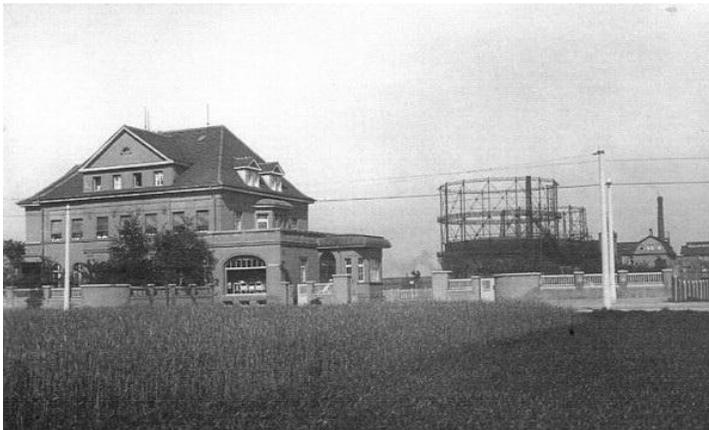
Am 1. April 1868 wurde Wunder technischer Inspektor des städtischen Gaswerks. Seit diesem Tag stand er im Dienst der Stadt Leipzig, zuletzt von 1902 bis 1908 als Stadtrat und Dezernent für die Gasanstalten, das Elektrizitätswerk, den Vieh- und Schlachthof und das Wasserwerk. Leipzig wurde zum wichtigsten Ort des Wirkens von Georg Wunder, der als ausgewiesener Gasfachmann viel Anerkennung bekam. Außerdem erlangte er Ansehen und Einfluss in seiner Fach- und

Berufsorganisation, dem „Verein der deutschen Gas- und Wasserfachmänner“, dessen Vorsitzender er in den Jahren 1894/95 war sowie im VDI, dessen Bezirksorganisation Sachsen er jahrelang leitete.



Querschnitt des Gasbehälters Nr. 2, Bild: Slg. PGL

Georg Wunder brachte mit dem neuen Gaswerk II in Connewitz den damaligen technologischen Höchststand der Gaserzeugung aus Steinkohle nach Leipzig. Als die Stadt endlich den Umbau der Gasanstalt I in Angriff nehmen wollte, änderte man die Pläne. Man beschloss nun den Bau eines Gaswerksneubaus, der 1890 fertig gestellt wurde. Auch für dieses Projekt war Wunder verantwortlich.



Die Gasanstalt III in Engelsdorf (1920), Bild: Slg. PGL

Nach seinem Wirken als Stadtrat trat Wunder in den wohlverdienten Ruhestand. Er hätte wohl noch weiter gemacht, doch ein Gehörleiden machte ihm zu schaffen. Nicht zuletzt Georg Wunder war es zu verdanken, dass die Gasproduktion in den städtischen Gaswerken Leipzigs von 13,6 Millionen cbm im Jahr (1885) auf 40,6 Millionen cbm (1908) gesteigert werden konnte. Nach 18 Jahren im Ruhestand starb Georg Wunder ein halbes Jahr nach seinem 90. Geburtstag am 12. Februar 1927.

Im Jahr 1895 entstand übrigens das erste Elektrizitätswerk in Leipzig.

WEITERE ORTSGASWERKE

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts reichte die Leistungsfähigkeit des städtischen Gaswerks I nicht mehr aus, den Bedarf für damals selbständige Umlandgemeinden (heute Stadtteile) zu decken. Versuche von Ortschaften wie Lindenau, Plagwitz,

Sellerhausen, Paunsdorf oder Gohlis, an das Leipziger Gasnetz angeschlossen zu werden – immer mit dem Hinweis, man würde früher oder später ohnehin nach Leipzig eingemeindet – wurden abgelehnt. So entstanden bald mehrere Ortsgaswerke, zunächst in Lindenau-Plagwitz (1863), dann in Reudnitz-Sellerhausen (1865) und Gohlis (1866). Hinzu kamen Einzelanlagen zur Leuchtgasproduktion auf Bahnhöfen und in Fabriken, sofern ein Anschluss an das städtische Gasnetz nicht möglich war. Diese Ortsgaswerke wurden ab 1872 von der immer einflussreicher werdenden Thüringer Gasgesellschaft übernommen, 1907 erwarb jedoch die Stadt Leipzig alle drei Ortsgaswerke. Das Werk Gohlis wurde schon 1909 stillgelegt, die Werke Lindenau (Gaswerk III) und Sellerhausen (Gaswerk IV im Jahr 1925).

Bis zum Jahr 1929 wurden schließlich weitere Gaswerke stillgelegt, so in Zwenkau, Großzschocher, Markranstädt, Wahren, Wurzen, Grimma, Naunhof und Borsdorf.

In den 1920er Jahren war das Versorgungsgebiet weiter stark angewachsen, hinzu kam, dass Gas jetzt nicht nur zur Beleuchtung, sondern auch für viele andere Dinge genutzt wurde. Durch die Ausdehnung der Gasnetze wurden die Gaswerke zusehends zu Zentral- oder Ferngaswerken. Ende der 1920er Jahre war bereits ein weites Gebiet um Leipzig herum mit mehreren Orten netztechnisch zusammengeschlossen, die spätere Verbundversorgung stand nun bevor.

Der Zweite Weltkrieg wütete auch in Leipzig, das Gaswerk II war stark zerstört worden, die Gasbehälter blieben jedoch erhalten. Komplett zerstört war der Behälter des ehemaligen Gaswerks I. Stark in Mitleidenschaft gezogen worden waren auch Tausende von Gasleuchten und Gaskandelabern, vergleichsweise gut weggekommen waren die erdverlegten Stahlrohrgasleitungen des Gashochdrucknetzes. Nach der Gründung der DDR erhielt das Gaswerk im Mai 1952 II den Namen VEB Gaswerk „Max Reimann“.

Die heute existierenden ehemaligen Gasbehälter stehen unter Denkmalschutz, so auch der kreisrunde Ziegelbau des Gaswerks II. Der etwas kleinere Gasbehälter wird in Leipzig seit 2003 als Panometer für 360-Grad-Panoramabilder genutzt. Standort ist in der Richard-Lehmann-Straße 114.



Panometer u Arena, Bild Axel Hager

DIE GASBELEUCHTUNG IN LEIPZIG

Die ersten von Rudolf Sigismund Blochmann eingeführten Gaslaternen besaßen eine sechseckige Form. Ende 1838 gab es davon 136 Stück. Sie prägten lange Zeit das Bild in Leipzig. Leider ist von diesen Laternen nicht allzu viel bekannt, Abbildungen sind selten.



Nach der Ära Blochmann änderte sich bald auch die Form der Gaslaternen, nun favorisierte die Stadt eine vierseitige Variante im Stil des Biedermeier, die bis etwa 1880 dominierte. Letzte mit Gas betriebene Exemplare dieses Modells standen bis Mitte der 1950er Jahre am Völkerschlachtdenkmal. Heute steht eine viereckige Leuchte mit Original-Teilen und Gasbetrieb in einer zum Gelände der VGN Leipzig gehörenden, aber öffentlich zugänglichen Grünanlage in der Braunstraße, dazu am Ende der Reportage mehr.

Ab etwa 1880 gab es verschiedene Versuche, von der vierseitigen Laterne abzukommen und andere Leuchtenmodelle zu etablieren. Dabei orientierte man sich an Exemplaren aus verschiedenen deutschen Städten.

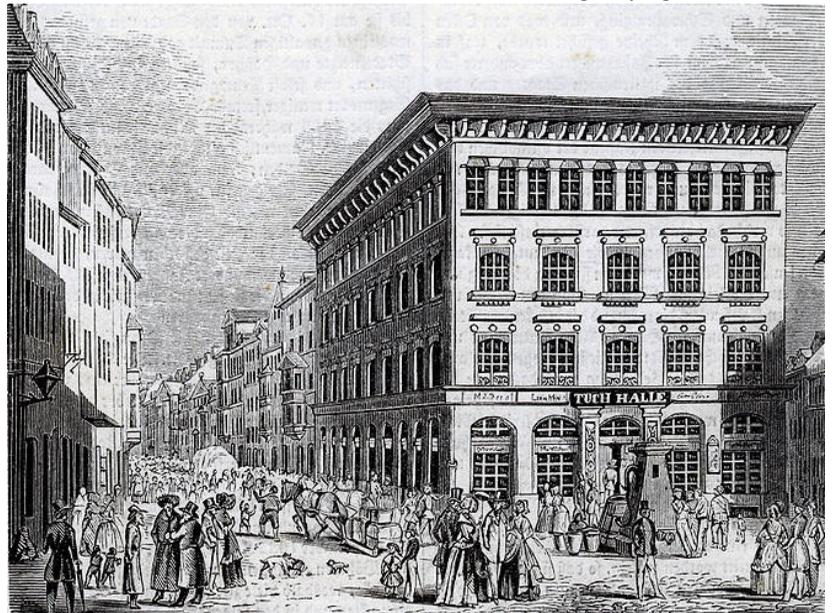
Um 1895 herum kam schließlich die auch heute bekannte sechseckige Leipziger Modellleuchte auf, die nun Standard werden sollte. Einer der ersten Hersteller war vermutlich die Berliner Firma Schulz & Sackur. Dieser Leuchtentyp wird fälschlicherweise – vermutlich wegen ihrer Verzierungen – als „Leipziger Schinkelaterne“ bezeichnet. Wie in Berlin ist also auch in Leipzig der berühmte Baumeister Karl Friedrich Schinkel Jahrzehnte nach seinem Tod 1841 Namenspatron einer Laterne geworden. Die Besonderheit bei den sechseckigen Leipziger Modellleuchten waren die eingesetzten Dachscheiben aus Opalglas, wodurch das Gaslicht auch etwas nach oben schimmerte.

Alle Bilder: Slg. PGL



Oben: Das neue Postgebäude in Leipzig um 1840, hier sind Blochmann'sche Gaslaternen zu sehen (links Ausschnittvergrößerung), farbige Lithografie von Radegast.

Unten: Die Tuchhalle am Brühl um 1844, links eine Wandlaterne von Blochmann. Bild: unbekannt, Quelle: Illustrierte Zeitung Leipzig.



Vierseitige Gaslaternen, links mit offener Flamme an der Peterskirche (1877), rechts mit typischer Leipziger Wandmontage in der Seeburgstraße (1899).



Oben: Die Reichsstraße/Ecke Grimmaische Straße vor 1895 mit sechsseitigen Laternen ähnlich der Berliner Modelleuchte, die es seit 1892 gab. Der gleiche Laternentyp ist unten in der Petersstraße zu sehen. Die viele Reklame rührt daher, dass gerade Messe ist.



Die Sternwartenstraße im Jahr 1909, hier wurde 1936 alles abgerissen. Eine vierseitige Gaslaterne ist auf einem Holzmast montiert.

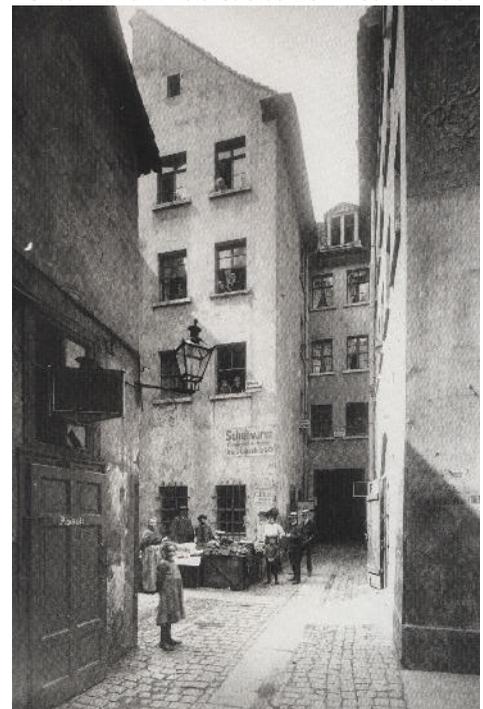
Die Anzahl der Gaslaternen stieg kontinuierlich an, im Jahr 1839 waren es 543 und im Jahr 1840 schon 877 Stück, dazu kamen 60 Privatabnehmer mit zusammen 1.200 Flammen. Im Jahr 1870 wurden bereits 2.000 Gasstraßenlaternen gezählt. Am Ende des 19. Jahrhunderts war man bei etwa 11.000 Gaslaternen angekommen.

Die Laternen wurden meist auf Bündelpfeiler montiert, sowohl mit drei- als auch viergliedriger Form. Doch daneben kamen auch andere Modelle zur Verwendung wie z.B. der sogenannte Thüringer Mast und der Friedrich-Siemens-Kandelaber. Außerdem wurden etliche Laternen an Hauswänden angebracht, das war typisch für viele Straßen Leipzigs. Die ab 1890 zunehmend installierten Wandhalterungen wurden entweder schlicht als „Stütze“ ausgeführt oder reich verziert, wenn der Hauseigentümer dies wünschte und bereit war, sich an den Mehrkosten zu beteiligen.



Oben: Die Eisenwarenhandlung C.F. Weithas in der Carl-Rauchnitz-Straße ziert 1899 ihren Eingang mit vierseitigen Laternen auf Metallgestellen.

Unten: Die Nikolaistraße 29 im Jahr 1905



Durch die Einführung der Gasdruckfernzündung – verwendet wurden unter anderem Fernzündler von Bamag, Meteor und Schiriko – erfuhr die Gasbeleuchtung einen Modernisierungsschub. Im Mai 1912 waren beispielsweise bereits 688 Bamag-Fernzündler in Betrieb.



Sechseckige Modelleuchten auf sogenannten Siemens-Kandelabern vor dem Augusteum.

Zwischen 1880 und 1915 existierte offenbar eine bunte Mischung verschiedener Gasleuchtenmodelle. Doch die sechsseitige „Schinkellaterne“ sollte sich allmählich gegen alle anderen Modellleuchten durchsetzen.

Ab 1916 begann man auch mit der Aufstellung von Gashängeleuchten für Pressgasbetrieb. Ähnlich wie in Berlin montierte man Gashängeleuchten mit großen Glasglocken an schmuckvollen Hochmasten. Bekannt sind diese Leuchten aus der Dresdner Straße. Vermutlich kam man vom Pressgassystem aber wieder ab, die Leuchten wurden wohl lediglich versuchsweise mit Pressgas betrieben. Genaueres darüber ist bislang nicht bekannt.



Das Preußergässchen im Jahr 1903: Wildes Sammelsurium verschiedener Reklamelaternen (Transparentgaslaternen), links eine wohl private Gashängeleuchte und rechts eine städtische „Leipziger Schinkellaterne“.



Der südliche Teil der Goethestraße im Jahr 1898, noch prägen vierseitige Laternen das Bild. Bildquelle: Hemann Walter



Vierseitige Lateme im Thomasgässchen am Thomaskirchhof im Jahr 1885. Das ist der einzige Ort in Leipzigs Innenstadt, an dem auch heute Gasleuchten stehen.



Friedrich-Siemens-Kandelaber mit „Leipziger Schinkellaterne“ vor der Thomaskirche im Jahr 1910.

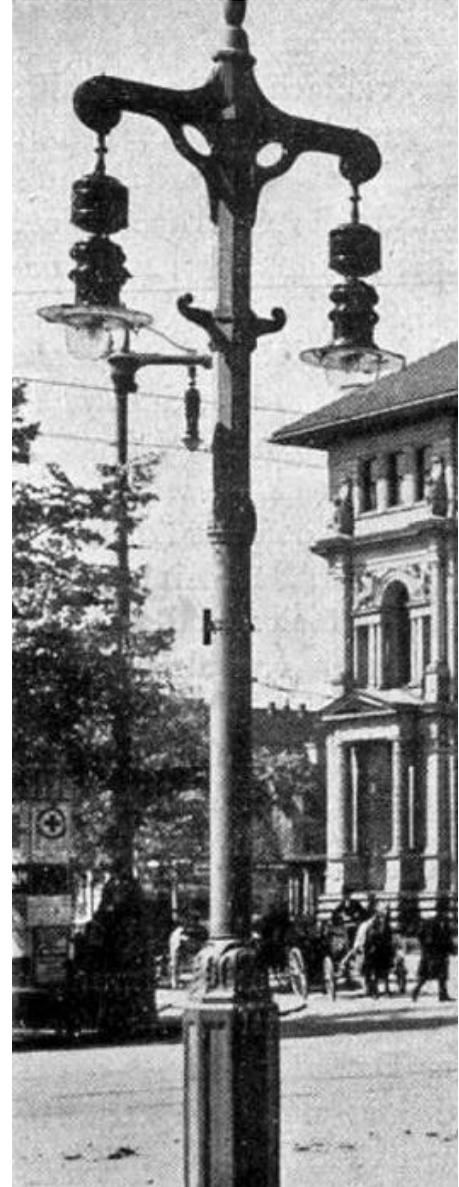
x



Neue Gusskandelaber im Stil der frühen 1920er Jahre mit „Leipziger Schinkellaterne“ in der Pistoriusstraße.

ERSTE GASHÄNGELEUCHTEN

Neben den erwähnten Pressgasleuchten wurden ab 1910/15 auch andere Gashängeleuchten aufgestellt. Es existieren auch Fotos von solchen Leuchten, die man an Wandhalterungen montierte. Über Stückzahlen und Standorte wissen wir derzeit nicht viel. Bekannt ist ein doppelarmiger Jugendstil-Kandelaber am Roßplatz.



Schwerer doppelarmiger Gaskandelaber mit frühen Gasleuchten-Modellen an der Neuen Börse (nach 1911). Die Konstruktion sieht wie ein Schellenbaum aus und ähnelt den damaligen Kandelabern rund um die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche in Berlin.

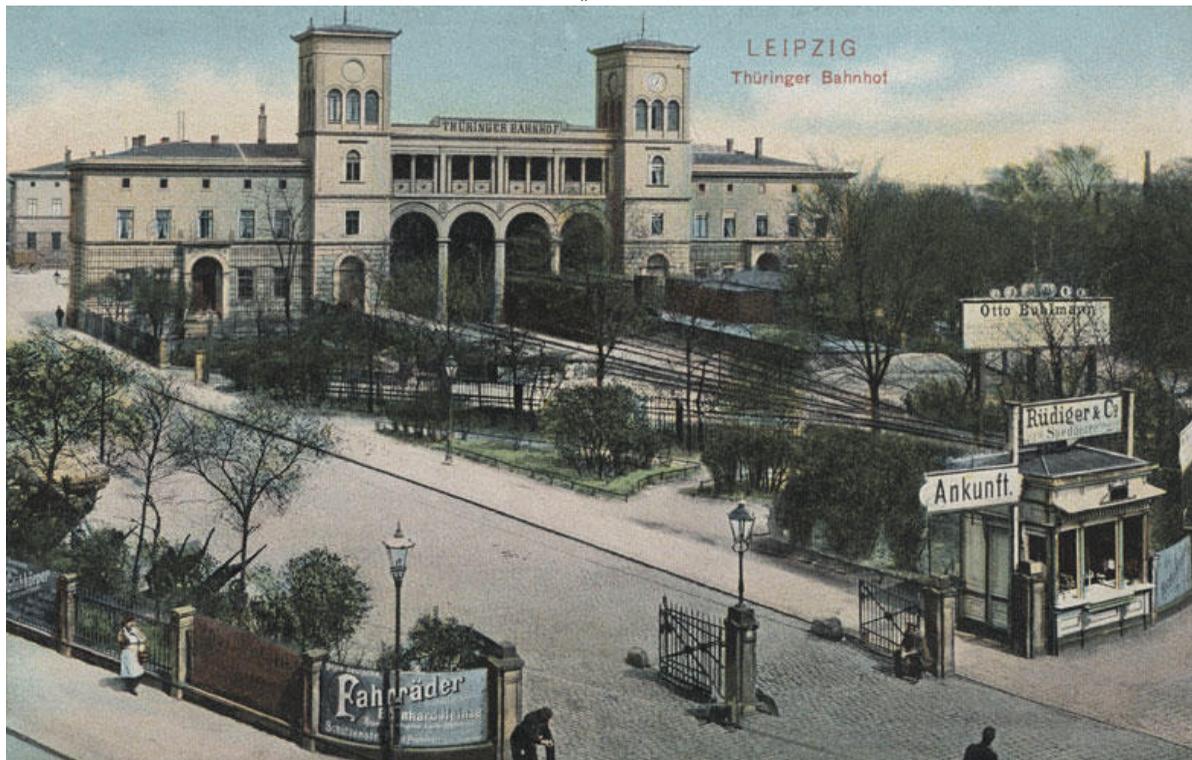
Mit der Entwicklung neuer Gusskandelaber ohne oder mit wenig Zierrat (die Modelle ähnelten dem aus Düsseldorf bekannten Stühlen-Kandelaber ab 1920, wobei dieser Stühlen-Kandelaber selbst jedoch nicht in Leipzig aufgestellt wurde) kamen diese in größeren Stückzahlen in Leipzig zum Einsatz. Durch Übernahme von Vorortgasbezirken wie Engelsdorf/Sommerfeld hatte sich das Programm an Mast- u. Leuchtentypen dann nochmals erweitert.



Links: „Schinkellaterne“ mit stehendem Gasglühlicht als Wandlaterne, im Hintergrund das Fürstenhaus (1905);
Rechts „Schinkellaterne“ mit stehendem Gasglühlicht auf Bündelpfeilemast vor dem Haus des Handwerks in der Lessingstraße 7



Friedrich-Siemens-Kandelaber mit „Schinkellaterne“ auf dem Naschmarkt



Zwei verschiedene Modelleuchten am Promenadenring (links „Schinkellaterne“, rechts ein unbestimmtes Modell), im Hintergrund der Thüringer Bahnhof.

SONDERBAUFORMEN



Gaskandelaber mit großer Leuchte vor der Alten Trinitatiskirche/Ostansicht um 1890; rechts Kandelaber als Maueraufsätze auf der Pleißerbrücke in Richtung zum Eingang nach Rosental.



Das Römische Haus, davor ein dreiamiger Gaskandelaber



Links: Schwerer Gaskandelaber mit Modellleuchte an der alten Schlachtereij; rechts ein Obelisk an der Carl-Tauchnitz-Brücke – später „Karl-Tauchnitz-Brücke“ mit Schmucklaternen, eine dieser Laternen wurde schließlich auf einem Friedrich-Siemens-Kandelaber montiert, dieser steht heute am Neuen Rathaus.

DAS MODELL LEIPZIG MIT SCHUBSCHEIBEN

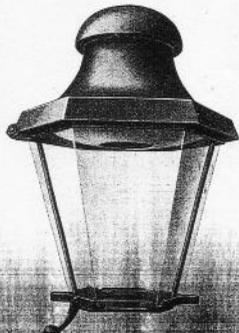
Vermutlich im Jahr 1927 – der genaue Termin ist unklar – kam dann eine weitere markante Stadtgasleuchte ins Spiel, die von den Gaswerken Leipzig entwickelt worden war: Die sechseckige Leipziger Kupferdachlaterne mit sogenannten Schubscheiben eroberte Straßen und Plätze, wobei der Begriff „Kupferdachlaterne“ etwas irreführend ist, denn man stellte diese Leuchte auch mit emaillierten Stahlblech- und sogar Aluminiumdächern her.

Von diesem Leuchtenmodell findet man heute zahlreiche im Leipziger Zoo, allerdings samt und sonders elektrisch betrieben. Etwa zehn Exemplare sind wohl Originale, bei den Übrigen handelt es sich um Nachbauten. Dieses Modell wurde zunächst von der Leuchtenbaufirma Schneider in Hamm hergestellt, später produzierte die Firma Rech in Köln dieses Modell ebenfalls, es wurde außer in Leipzig nur noch in der Stadt Plauen – die stets Leipziger Leuchtenmodelle für sich übernahm – eingesetzt. Ein Exemplar mit Gasbetrieb befindet sich im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum.



Gasleuchte für Straßenbahnhaltestellen mit Schiriko-Fernzünder, Bild: Manfred Stopp

4.000 Strassenlaternen Modell "Leipzig" im Jahre 1927/28, durch Herrn Edeler bearbeitet und erreicht am 22.9.1927.
Eine besondere Konstruktion, die uns patentiert worden ist, wurde für Leipzig erstellt und sicherlich war die Ausführung in Leipzig ausschlaggebend gegenüber 6 Konkurrenten.



Es handelt sich um eine Sechskantleuchte mit Kupferdach aus einem Stück. Das Dach war rund, mit 6-eckigem Dachrand. Das Dach hatte keine Schraube nach aussen, was durch DRP geschützt wurde. Bei dieser Laterne wurde erstmalig auf die Seitenstreben für die Verglesung verzichtet; die 6 Scheiben wurden zwischen Ober- und Untertrahmen eingeschoben, und dann durch kleine Korkstückchen angedrückt.

Modell Leipzig

mit extra schwerem Kupferdach, ohne jede Schraube nach außen.

Die Scheiben werden zwischen Ober- und Untertrahmen geschoben derart, daß die Kanten scharf anstoßen.

D. R. P. 436848



Abbildungen aus Prospekten der Firma Schneider im Hamm/Westfalen, oben jeweils aus den späten 1920er Jahren, unten links frühe 1930er Jahre, rechts späte 1930er Jahre. Abbildungen: Slg. Klaus Gevatter



Modell: LEIPZIG
Für die Stadt Leipzig
6000 Stück geliefert

Modell: Leipzig D. R. P. 436648

Die nebenstehend abgebildete Laterne haben wir für die städtischen technischen Werke in Leipzig konstruiert. Das Untergestell ist sechseckig, die Scheiben werden voneinander gesetzt, so daß die Schatten bildenden Seitenstäbe in Fortfall kommen.

Das Dach ist aus einem Stück gepreßt, sechseckig, auf rund ausgeführt, hat keinerlei Schrauben nach außen. [D.R.P.]

Eine ganze Anzahl Werke, die Laternen mit Glasdächern verwenden, haben eine Änderung der Laternen vorgenommen, derart, daß sie Ersatzdächer „Modell Leipzig“ von uns bezogen haben. Auf diese Weise ist sehr einfach die Modernisierung der alten Laternen vorgenommen worden. —

Nr. 0751 kompl. Laterne mit Holglas, ohne Brenner, aber mit angegossenem Bügel. Einbaubrenner dazu, siehe Seite 10.

Wenn vorhandene alte Laternen mit neuen Dächern ausgerüstet werden sollen, lasse man sich von uns unverbindlich beraten. — Wir besprechen gern die Wünsche!



MODELL LEIPZIG
Für die Stadt Leipzig
4500 Stück geliefert

Auch dieses Modell ist durch Zusammenarbeit mit hervorragenden Fachleuten entstanden und paßt sich glänzend dem Straßenbild an.

Wir liefern auch lose Bedachungen als Ersatz für veraltete Milchglasdächer.

Die Bedachung ist aus 1 mm starkem Kupferblech angefertigt und in einem Stück ohne jede Naht gepreßt. Auch hier keine Schraube nach außen. Lieferung kann auch in emaillierter oder verzinkter Ausführung erfolgen.

Anfertigung von Laternen aller Art und Formen nach gegebenen Entwürfen.



Blick in den Ranstädter Steinweg Ende der 1920er Jahre.



Die Gohliser Straße Anfang der 1930er Jahre

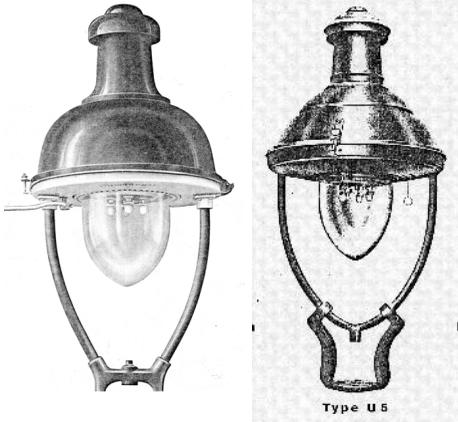


Oben: Wünschmanns Hof im Dittrichring Ende der 1920er Jahre; unten die Eisenbahnstraße um 1927



Leipziger Gasleuchte der 1920er/30er Jahre im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum

Neben den markanten „typisch Leipziger“ Modellen war die Stadt reich an anderen Leuchtentypen. Dazu zählten Gashängeleuchten verschiedener Fabrikate, aber auch Gasaufsatzleuchten, ähnlich dem „Modell Köln“, hier war offenbar das Hirschhorn-Modell Nr. 292 der Favorit der Stadt. Heute findet man dieses Modell im österreichischen Graz.



Links: Das Modell 292 der Firma Hirschhorn; rechts die „U5“ von Bamag-Mequin

Was dieses Modell angeht, so fällt für Leipzig eine Besonderheit auf: Bei der Montage auf einen Kandelaber erfolgte eine improvisiert wirkende Anpassung an die alten Leiterbügel der Modelleuchten. Möglicherweise handhabte man das so, weil die Steigrohre zu empfindlich waren oder zu sehr aus den Kandelabern herausragten. Um nicht zu riskieren, dass es beim Wechsel von der Modell- zur Aufsatzleuchte zu Undichtigkeiten kommt, wurden die Laternen auf die vorhandenen Leiterbügel geschraubt. In historischen Unterlagen findet sich auch das Modell „Bamag U5“, ebenfalls eine Leuchte nach dem Vorbild der „Kölner Modells“.



Oben: Die Riesaer Straße in den 1920er Jahren mit dem Modell Hirschhorn 292; unten auf dem Bild links eine unbekannte Gasaufsatzleuchte auf einem Friedrich-Siemens-Kandelaber in der Wintergartenstraße, rechts der Krystallpalast.



Die Zeppelinbrücke in den 1930er Jahren mit Gasleuchten von Hirschhorn.



Oben: Der Georgiring mit Augustusplatz um 1930. Vorn ist eine Gashängeleuchte zu sehen, die an vielen Straßenbahn-Haltestellen aufgestellt wurde. Unten links: Fußgängerbrücke über den Martin-Luther-Ring. Auch hier ist die Haltestelle mit Gashängeleuchten ausgestattet; unten rechts Gasleuchten in der Weststraße.

Bilder: Atelier Hemann Walter

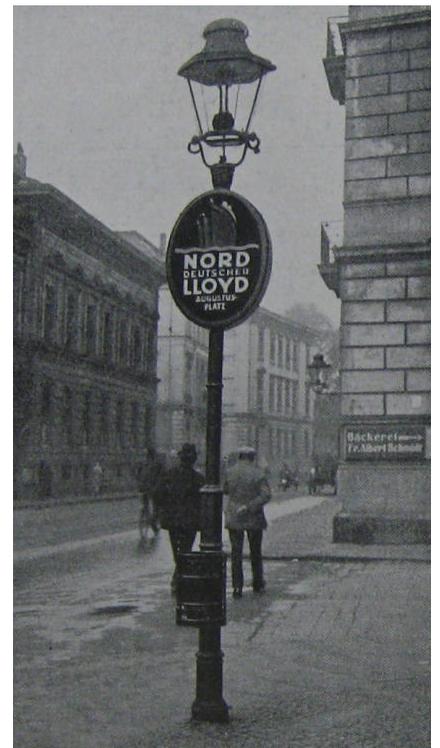
Rechts: Restaurierte „Schinkellaterne“ als Haltestellenleuchte.

Bild: Manfred Stopp

Neben Aufsatzleuchten sind auf jeden Fall vereinzelt auch Gasansatzleuchten der ersten Generation im Leipziger Stadtgebiet aufgestellt worden. Bekannt sind sie aus der Nürnberger Straße und der Brüderstraße, dort wurden sie an Wandarmen montiert. Selbst ein Betonkandelaber für eine Ansatzleuchte soll dort noch zur DDR-Zeit gesichtet worden sein.



Historische Aufnahmen zeigen auch eine größere Anzahl Gashängeleuchten im Einsatz, sie wurden von den Firmen Hirschhorn, Bamag, Graetzin und Thomas bezogen. Auffällig war in Leipzig zumindest einige Jahre lang die Beleuchtung von Straßenbahnhaltestellen mit jeweils einer Vierergruppe Gashängeleuchten oder mit einer sechsseitigen Gaslaterne, die ein- oder zwei Transparentscheiben mit der roten Aufschrift „Haltestelle“ erhielt. Außerdem brachte man Gashängeleuchten an einigen Stellen auch mittels Wandausleger an Hauswänden an.



Das Kapitel Gashängeleuchten ist sicher noch nicht abgeschlossen. Neben mehrarmigen Schmuck-Kandelabern kamen in den 1930er Jahren auch Betonmaste auf, die sowohl für die Fahrleitung des am 29. Juli 1938 eingeführten Oberleitungsbusses (Obus) als auch für die Montage von Gashängeleuchten konzipiert worden waren. Mehr dazu in der Reportage über Fahrleitungsmaste.

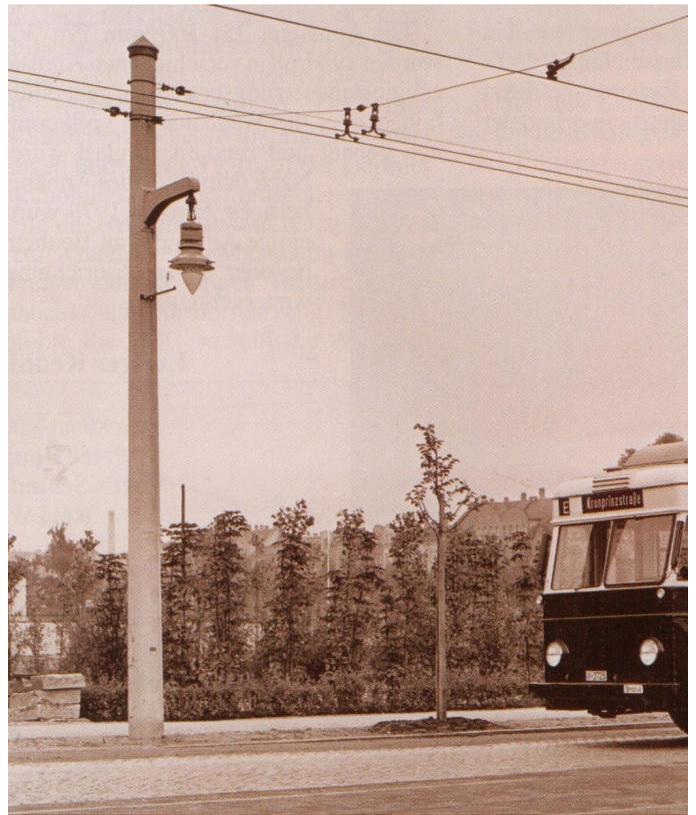
Ebenfalls zum Einsatz kamen Stahllichtmaste mit weiten Auslegern für Gashängeleuchten, sie wurden vermutlich von der Firma Bamag bezogen. Produziert wurden diese Maste seit Ende der 1920er Jahre.



Friedrich-Siemens-Kandelaber mit Verlängerung und Jugendstil-Auslegern, daran zwei frühe Gashängeleuchten, Standort ist der Roßplatz, es ist 1911.



Die historischen Handelshöfe in den 1920er Jahren, hinten rechts ein mehrarmiger Kandelaber, der aber nur eine Gashängeleuchte trägt.



Betonmast für die Befestigung der Fahrleitung von Obus und Straßenbahn in der Antonienstraße. An Auslegern sind seltene Gashängeleuchten der Firma Thomas aus Leipzig mit Blohmglocken montiert. Bild: Archiv Werner Stock



Radrennfahrer am Völkerschlachtdenkmal. Dazu Gashängeleuchten an Stahlmasten. Das Foto wurde vermutlich zu Beginn der 1950er Jahre aufgenommen. Bildquelle: Deutsche Fotothek 0006288-003 Radrennfahrer



Bundesarchiv, Bild 183-30191-0003
Foto: Illner, 1. 28. April 1955

Und noch einmal das Völkerschlachtdenkmal mit Gashängeleuchten. (April 1955), Bildquelle: Bundesarchiv Nr. 183-30191-0003



Leipzig - Marienbrunn.

In den 1930er Jahren wurden auch Betonkandelaber mit Aufsatzleuchten aufgestellt, doch dürfte es sich dabei nur um kleine Stückzahlen gehandelt haben. So zum Beispiel in der Straße Denkmalsblick, bemerkenswerterweise hier mit einer „Schinkelleuchte“ bestückt (Bild links). Auch in der Rosa-Luxemburg-Straße sollen Betonkandelaber aus Porphyr gestanden haben, von anderen Stellen der Stadt sind Exemplare aus Asbestzement bekannt geworden. Letztendlich blieben Betonkandelaber für Gasleuchten in Leipzig eher die Ausnahme, übrigens ganz im Gegensatz zu anderen Städten.

Im Jahr 1938 zählte man in Leipzig enorme 20.381 Gasleuchten, dies bedeutete den Allzeit-Höchststand bei der Gasstraßenbeleuchtung. Insgesamt sollen etwa 10.000 Modelle „Leipziger Schinkel“ und etwa 6.000 sogenannte Kupferdachlaternen in Leipzig gestanden haben. Zu diesem Zeitpunkt war allerdings die Gasleuchten-Dichte im eigentlichen Stadtzentrum schon deutlich zurückgegangen. Dort waren weite Teile bereits ohne Gaslicht.

Durch den Zweiten Weltkrieg wurden etliche Gasstraßenlaternen beschädigt oder zerstört. Die Wiederinbetriebnahme sowie notwendige Reparaturen und Ergänzungen erfolgten nur zögerlich, da es an Personal und vor allem an Material mangelte. In den 1950er Jahren gesellte sich als Ergänzung in später durchaus ansehnlichen Stückzahlen die aus Ost-Berlin und anderen DDR-Städten bekannte Leistner-Aufsatzleuchte hinzu, ein von Graetzin übernommenes Modell, nun aus DDR-Produktion mit Bakelitdach.

Die letzten Exemplare dieses Typs wurden in den 1980er Jahren noch in der Manetstraße und im Stadtteil Gohlis gesehen, während alle Aufsatz- und Hängeleuchten aus der Vorkriegszeit bereits Anfang der 1960er Jahre vollständig verschwanden. Zuvor wurde 1957 immerhin noch einmal die sehr hohe Zahl von 17.796 Gaslaternen erreicht.



Auf Seite 38 befindet sich ein Foto der Zeppelinbrücke, bestückt mit Hirschhorn-Gasleuchten. Das Bild oben stammt aus den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges. US-amerikanische Soldaten haben Teile der Brücke in Besitz genommen, Menschen fliehen. Im Hintergrund sind die Gasleuchten nur noch teilweise intakt. Bildquelle: Deutsche Fotothek

DIE SPUREN DES BOMBENKRIEGES



Links: Feuerwehreinsatz in der Stephanstraße im Oktober 1943 nach einem Bombenangriff, rechts Gasmaste ohne Leuchten im Sommer 1945 vor der Ruine des Gewandhauses, Bildquellen links unbekannt, rechts Deutsche Fotothek 0006573 008

NACHKRIEGSZEIT, ABRISS UND AUFBAU



Links: Trümmerbeseitigung mit Loren (1949); rechts: erste Polit-Propaganda der neuen sozialistischen Machthaber (1950)



Links: Die Karl-Tauchnitz Brücke im Jahr 1951. Bild: Deutsche Fotothek; rechts die überschwemmte Alexanderstraße (heute Beckmannstraße) im Jahr 1953 mit Blick auf die 1847 eingeweihte alte Trinitatiskirche (Katholische Kirche). Die Kirche wurde 1943 durch Bomben stark zerstört, die SED-Machthaber ließen sie im Dezember 1954 sprengen. Bild: unbekannt.



Spielende Kinder und eine Aufsatzleuchte des VEB Leistner in der Essener Straße in Mockau (1957). Bild: unbekannt



Unbekannte Straße in Connewitz um 1965. Bildquelle: Barbara Klemm



Der Abgang: Ein Berg voller Gasleuchten-Schrott.
Bild: Unbekannt

Mitte der 1950er Jahre häuften sich die Probleme beim Betrieb der Gasstraßenbeleuchtung. Verunreinigungen im Gas hatten den Leitungen stark zugesetzt, zudem hingen jetzt sehr viele Industrieabnehmer am Gasnetz, sodass die ansonsten stets zuverlässige Druckfernzündung nicht mehr richtig funktionierte, ab 1965/66 standen die Laternen auf Dauerbrand. Die Bamag- und Schirkozündler hatten fortan nur noch statische Funktion, wobei die Messing-Schaltwerke der Bamagzündler beim Schrotthändler zu Geld gemacht wurden. Der Vorschlag des Leipziger Gaslaternensammlers Manfred Stopp, zur Abhilfe Hähne einzubauen, um die Laternen wie zu Beginn der Gasbeleuchtungsära von Hand ein- und ausschalten zu können, wurde abgelehnt. Alle Gaslaternen leuchteten fortan 24 Stunden rund um die Uhr – ein „Phänomen“, das wir derzeit zunehmend erneut wieder aus Berlin kennen.

DER ABRISSEBSCHLUSS

Da die Gasbeleuchtung aus verschiedenen Gründen nicht mehr gewollt war, beschloss der Rat der Stadt im Jahr 1963 das Aus für die Gaslaternen und die komplette Umstellung auf Strom. Doch auch das war gar nicht so einfach wie gedacht, es fehlte auch hier an Tiefbaufirmen und Material. Schlussendlich sollte es 20 Jahre dauern, bis die letzte Leipziger Gasleuchte vom Netz genommen wurde.

Mitte der 1960er Jahre begann man mit dem geplanten Komplett-Abriß der Gasbeleuchtung. Im Jahr 1970 existierten in Leipzig noch etwa 7.000 Gasleuchten, davon wurden nun jährlich etwa 350 Stück demontiert.

Ohnehin wollte man der Messestadt Leipzig – in die deshalb viele Besucher aus dem westlichen Ausland kamen – ein „modernes sozialistisches Gesicht“ verpassen, da war für „altertümliche“ Gaslaternen aus „Kaiser's Zeiten“ kein Platz mehr. Zudem erkannten die Verantwortlichen, dass man mit den gusseisernen Kandelabern und den historischen Gaslaternen „Geld machen konnte“. Über staatseigene Kanäle wurden Laternen und Kandelaber ins sogenannte kapitalistische Ausland verkauft – dasselbe passierte bekanntlich auch in Dresden. Auch der Senat von Berlin bzw. die damals zuständigen Städtischen Berliner Gaswerke GASAG erwarben Gusskandelaber aus Leipzig, um sie in den westlichen Bezirken einzusetzen. Meist wurden die Bündelpfeiler, darunter auch die Variante mit drei Gliedern, aber für elektrische Beleuchtungsanlagen genutzt. Gussmaste der Bauart „Thüringer Kandelaber“ wurden als Träger von Straßenschildern zweckentfremdet und standen viele Jahre im Bereich Straße des 17. Juni / Großer Stern.

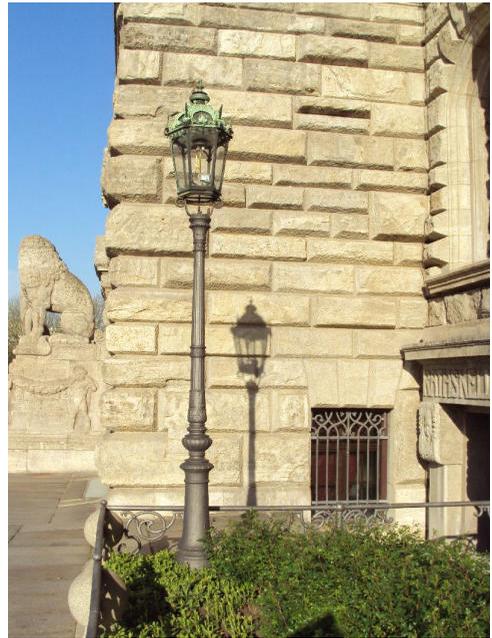
Auch die erwähnten Kupferdachlaternen aus den 1920er Jahren gingen gegen Devisen in den Westen. Einige dieser Leuchten haben den Weg bis in die Flensburger Altstadt, zum Binsfeldsee bei Speyer und zum Kloster Raitenhaslach in Bayern, ja sogar bis nach Barcelona gefunden, allesamt elektrisch betrieben.

EIN GASLICHT BLIEB ÜBRIG - DOCH ES BEKAM ZUWACHS ...

Am 24. März 1986 verschwanden die letzten Gasleuchten des einstigen weitreichenden Gaslichtnetzes in der Gorkistraße. Übrig blieb lediglich ein Gaskandelaber am Neuen Rathaus. Diesen hatte man drei Jahre vorher aus Anlass des 145. Jahrestages der Einführung des Leuchtgases in Leipzig aufgestellt, er wurde auf Betreiben des Laternensammlers und -museumsbetreibers Manfred Stopp schließlich mit Gas betrieben. Die Stadtbeleuchtung verlangte aber, dass diese Gasbeleuchtung schaltbar sein sollte, worauf der befreundete Laternensammler Hans-Stefan Eckhardt aus Frankfurt am Main einen bis dato in der DDR noch völlig unbekanntes Dämmerungsschalter spendete. Der Lichtständer besteht aus einem sogenannten Friedrich-Siemens-Kandelaber mit einer Zierleuchte, die sich einst auf der Karl-Tauchnitz-Brücke befand. Weitere Friedrich-Siemens-Kandelaber fanden sich an vielen Stellen Leipzigs.

Im Jahr 1988 bekam die Leipziger Gasbeleuchtung dann unerwartet Zuwachs. Dies war wiederum ebenfalls dem Leipziger Restaurator und Sammler Manfred Stopp zu verdanken. Er sorgte dafür, dass drei originale Leipziger Gasmodellleuchten auf dem Thomaskirchhof in Leipzigs Innenstadt aufgestellt wurden, später kam noch eine vierte hinzu.

Zur Wendezeit 1989/90 und auch einige Zeit danach waren im Leipziger Stadtgebiet eine ganze Anzahl Kandelaber und Wandarme ohne Leuchten zu entdecken. Selbst ein hoher Hamburger Hängelichtmast stand noch in der Prager Straße nahe des Völkerschlachtdekmals. Was schließlich damit passierte, ist nicht bekannt. Vermutlich wurde das Meiste verschrottet.



Oben: Gaskandelaber am Neuen Rathaus, Bild: Holger Drosdeck;
unten: Obelisk mit Gasleuchten dieses Typs von der Karl-Tauchnitz-Brücke (1885-1901 „Carl-Tauchnitz-Brücke“), Bildquelle: Blätter für Architektur und Kunsthandwerk, XI. Jahrgang



Oben: Die Gasleuchte von der Karl-Tauchnitz-Brücke, Bild: Holger Drosdeck. Der frühere Standort mit dem Obelisk war nicht weit vom Neuen Rathaus entfernt (rechtes Bild). Die s/w-Aufnahme stammt von 1950. Bildquelle: Deutsche Fotothek, 0000747.





Im Jahr 1988 wird die Aufstellung dreier Gasleuchten auf dem Thomaskirchhof in Leipzigs Innenstadt vorbereitet. Dies geschieht hier durch Wasserziehen aus der Gasleitung. Bild: Manfred Stopp

In Leipzigs Innenstadt blieben eine Anzahl Alt-Leipziger „Schinkellaternen“ stehen, sie wurden auf Strombetrieb umgebaut und bereits seit der DDR-Zeit mit Natriumdampflicht betrieben. Im Sommer 2011 entschloss man sich, 360 Leuchten erneut „umzurüsten“, diesmal auf die sogenannte LED-Gaslicht-Imitat-Beleuchtung. Mit der Durchführung wurde die bekannte Berliner Firma Braun Lighting Solutions beauftragt.



Oben: Mit Natriumdampfampe bestückte „Leipziger Schinkellateme“ in recht ungepflegtem Zustand, da notwendige Reinigungen bei elektrischen Leuchten meist unterbleiben. Unten eine auf LED umgebaute Laterne. Bilder: Bettina Grimm



Es steht außer Frage, dass sich die Lichtqualität in der Leipziger Innenstadt durch den Wechsel von Natriumdampflicht auf Gaslicht imitierende Leuchtdioden erheblich verbessert hat (Bild unten). „Umrüstungen“ von Natriumdampf auf LED-Pseudo-Gaslicht sind daher stets zu begrüßen. Ein weiterer Vorteil: Die Energiekosten sinken ganz erheblich.



Gaslicht auf dem Thomaskirchhof. Dabei handelt es sich um einen öffentlichen Platz und nicht – wie der Name vielleicht Glauben machen könnte – um einen privaten Kirchhof. Bilder: Bettina Grimm (3) und Holger Drosdeck (rechts unten).



Vor einigen Jahren wurden in einer kleinen Grünanlage neben dem Gelände der VNG Verbundnetz Gas AG in der Braunstraße im Leipziger Nordosten weitere 15 Gasleuchten aufgestellt, darunter auch eine Viereckklaterne aus Leipzig und Leuchtenmodelle aus Chemnitz.

Leipzig betrieb im Jahr 2015 insgesamt 48.048 Leuchtstellen (Straßenleuchten), darunter 360 Leuchten des Typs „Alt Leipzig“ mit LED-Gaslicht-Imitat und fünf Gasleuchten. Die übrigen vorhandenen Gasleuchten in Leipzig gelten als Privatleuchten (z.B. Gaslaternenmuseum in Paunsdorf, Anlage der VNG in der Braunstraße).



Fragmente der früheren Gasstraßenbeleuchtung waren bis in die frühen 1990er Jahre noch zahlreich in Leipzig zu finden. Bild: Holger Drosdeck



Die Gaslicht-Welt des Gaslaternen sammelers, Restaurators und Museumsbetreibers Manfred Stopp in Leipzig-Paunsdorf. Bilder: Joachim Raetzer und Holger Drosdeck
Mehr über Manfred Stopp im Zündfunken, Ausgabe Nr. 25.



Fünf mal Impressionen aus der Braunstraße: Verschiedene Gasleuchtenmodelle.
Bilder: Joachim Raetzer und Bettina Grimm

GRANDIOS - MIT DER STRAßENBAHN DURCH LEIPZIG (1931)



LEIPZIG IM JAHRE 1931. Man begeben sich auf eine Zeitreise – zurück in das Jahr 1931. Schauen einem Leipziger Straßenbahnfahrer quasi über die Schulter – und los geht's. Kaum private Autos auf den Straßen, dafür aber viele Menschen ... zu Fuß ... mit dem Fahrrad ... mit Handkarren ... oder Fuhrwerken. Dazu einige Motorräder. Auffällig vor allem die hohe Zahl schneller Zweiräder. Und eine Fahrweise der Verkehrsteilnehmer, bei der man sich schon wundern muss, dass es ohne Unfälle ausging.

Vom Stadtrand führt die Fahrt ins Zentrum der Stadt. Immer mehr Gebäude, Geschäfte, Trubel auf der Straße. Und Gaslaternen, soweit das Auge reicht. Mal eine Straße mit Alt-Leipziger Zierleuchten, dann eine mit dem Kupferdach-Modell der 1920er Jahre. An den Haltestellen begegnet man Gashängeleuchten. Im Zentrum Leipzigs nun viel Verkehr, vor allem Geschäftsfahrzeuge oder Taxen, damals Droschken genannt. Auch Pressgaskandelaber an hohen Masten tauchen nun auf. Und überall prächtige Gebäude, gepflegte Anlagen und von Bäumen umsäumte Straßen und Plätze. Schließlich eine Allee mit Gasleuchten der Bauart Köln, also der allseits bekannten „Lyraleuchte“.

Es ist kaum zu glauben – und manchmal auch kaum auszuhalten – wenn man sieht, wie unsere Städte mal ausgesehen haben. Da stimmte alles, der öffentliche Raum ein Ort zum Wohlfühlen. Denkt man an die heutige Situation und Optik unserer Städte, so erfüllt es uns mit Grausen. Hinzu kommen im Falle von Leipzig und anderen ehemaligen DDR-Städten die an den Hausfassaden noch immer sichtbaren Spuren von 40 Jahren Sozialismus, auch 27 Jahre danach! Man muss diesen Film einmal auf einem häufig geteilten Bildschirm ablaufen lassen, auf der einen Seite youtube und auf der anderen Hälfte versuchen, mit Google Streetview scrollend synchron dem Streckenverlauf zu folgen. Dann hat man den direkten Vergleich - damals / heute.

Der Film ist eine absolut sehenswerte Dokumentation über ein verschwundenes Stadtbild. Wer in diese untergegangene Welt eintauchen möchte, sollte sich diesen Film ansehen:

GRANDIOS:

https://www.youtube.com/watch?v=WWKdPqGV_Pc

Und hier endet nun die Reportage über Leipzig und die Gasbeleuchtung.

Bettina Grimm

Quellen:

150 Jahre Gasversorgung in Leipzig, VEB Energiekombinat Leipzig (1988)

Mehr zu Leipzig auch im Zündfunken Nr. 25 (5-6/2011) ab Seite 5 ff.

NACHGEHAKT – NACHGEKARRT – ISEGRIM'S ZORN



DIE ZERSTÖRUNGSWUT IN DRESDEN HAT EINEN NAMEN

Was fällt Ihnen ein, wenn Sie an Dresden denken? Nein, nicht dieser seltsame Idiom, der dort allerorten gesprochen wird. Auch nicht Leute mit wutverzerrte Fratzen, die am liebsten alle Ausländer aus Elbflorenz wegbrüllen wollen, obwohl es diese in Dresden fast gar nicht gibt. Von japanischen oder chinesischen Touristen mal abgesehen. Oder denken sie vielleicht an die Semperoper, die Frauenkirche oder die Elbe mit dem „Blauen Wunder“?

Wer die Stadt schon länger kennt, der erlebt in der Tat sein blaues Wunder. Die sächsische Metropole wird Stück um Stück ihres historischen Aussehens beraubt. Das Stadtbild wird malträtiert bis zum geht nicht mehr – Ende nicht absehbar. Was passiert da? Dresden besitzt so eine Art Prinzregent – quasi über dem König – pardon Oberbürgermeister. Seit über 20 Jahren regiert dieser „Herr der Dresdner Straßen“ und lässt offenbar nichts aus, die Stadt zu verhunzen. Was allein zählt, ist die autogerechte Stadt. Beton...dong...dong. Professor Reinhard Köttnitz, Leiter des Straßen- und Tiefbauamtes kriegt es hin, auch noch die letzten historischen Reste der Stadt zu entsorgen. Und kein Oberbürgermeister hält dagegen.

Vor knapp einem Jahr wurde die Albertbrücke – zweitälteste Brücke Dresdens – saniert. Für 27 Millionen Euro. Was herauskam, lässt einen erschauern. Die historische Brücke wurde extra auf 22 Meter verbreitert und damit zu einer Art Stadtautobahn. Vollgeknallt mit banaler Verkehrstechnik, riesigen oktogonalen, grauen Oberleitungsmarterpfählen samt gewaltigen Auslegern mit grellen Strahlern und der monströsen Kettenfahrlleitung. Klobiger geht's nicht. (Vorher standen dort fast filigrane Maste und Elektroleuchten.) Dazu noch eine richtige Provinzposse: Man ließ historisches Geländer nachbauen, was sich danach laut Bauvorschriften als angeblich zu niedrig erwies. Soll zumindest irgendein Büroklammerbieger gesagt haben. Es hätten ja Radfahrer in die Elbe purzeln können. Also bekam das Geländer noch ein zusätzliches Geländer – im brutalistischen Industriedesign, versteht sich. Nochmal 806.000 Euro drauf, denn Dresden hat's. Übrigens sollen vor Baubeginn während der Bürgerbeteiligung, aber auch im Stadtrat, historische Tram-Maste gezeigt worden sein, die man eigentlich aufstellen wollte. Die Albertbrücke besteht nun aus einem Gruselkabinett aus Betonverbreiterungen, Doppelgeländern und einem Mastwald samt Beleuchtung – zum Abgewöhnen. Betonbrutalismus gepaart mit Geländerklamauk. Eine wahre Großtat des „Meisters über Dresdens Straßen“. Vorher/Nachher-Bilder übrigens auf Seite 69.

Aber sein Können bewies der Mann ja schon beim Bau der weltberühmten Waldschlösschenbrücke, die Dresden den Welterbetitel gekostet hat. Ansonsten steht Herr Köttnitz für den Abriss der Gaslaternen, am liebsten aller. Da pestet er schon mal bei Parteifreunden – er ist Mitglied der CDU – über die unwirtschaftlichste aller Beleuchtungsarten mit unakzeptablen Lichtleistungen – gemeint ist das Gaslicht, versteht sich. Seit seiner Herrschaft ist die Zahl der Gasleuchten Dresden auf kümmerliche 1.136 gesunken. Um 1990 waren es noch zweieinhalbmal so viele.

Die Kunst- und Kulturmetropole hat großen Schaden unter seiner Tätigkeit genommen. Doch in Dresden scheint sich niemand an der planmäßigen Ramponierung der Stadt zu stören. Im Gegenteil. Dresdens Jubelpresse – nicht Lügenpresse – ist voll des Lobes über so viel Kompetenz, und Gelassenheit des Herrn Köttnitz, der ja sogar Humor besäße und auf Menschen zugehen, ja auch auf sie hören würde. Ein Brückenbauer im menschlichen Sinn, wer hätte das gedacht? Der Jubel an der Elbe ist so groß, dass sie den Mann gar zum Honorarprofessor für das Fachgebiet „Entwurf stadtechnischer Anlagen“ gemacht haben.

Nun, vier von fünf Brücken sind im Eimer, nun kommt mit der Augustusbrücke die letzte dran, danach geht Monsieur le Professeur in Rente und darf Tulpen züchten. Er wird, was Dresdens Stadtgeschichte und Stadtgestaltung angeht, viel verbrannte Erde hinterlassen.

Nico Wolf



▲
Innerstädtische Betonpiste mit Monstermasten samt rechtwinkligen Auslegern und teilweise LED-bestückten Leuchten.

In Dresden sind nach aktuellen Angaben derzeit 46 600 elektrische Leuchten und 1 136 Gasleuchten in Betrieb.



Über den Tellerrand geschaut ... MOBILIAR FÜR DIE STADT

Sieht man sich heutzutage Städte an und richtet seine Blicke auf eher unscheinbare Requisiten des öffentlichen Raumes, so ist man erstaunt über die Eintönigkeit von Gebrauchsgegenständen, über den „Einheitsbrei“ unserer Straßen und Plätze, die Tristesse von Fußgängerzonen und die abweisende Lieblosigkeit, die einem überall – sozusagen von Flensburg bis Oberammergau – begegnet. Man muss schon suchen, um angenehme Orte des Verweilens zu finden. Die Aufenthaltsqualität lässt vielerorts mehr als zu wünschen übrig. Von der ungastlichen und meist miserablen Beleuchtung einmal ganz zu schweigen.

Früher war vielleicht nicht alles besser, doch die Optik des Stadtbildes mit Sicherheit. Denn sonst würden sich die Menschen heutzutage kaum für wunderbare Orte im Ausland begeistern – mit Stadtbildern und prächtigen Boulevards, die seinesgleichen suchen, in unserem Land jedoch rar gesät sind.

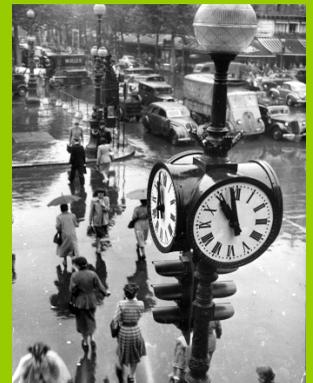
Der Zweite Weltkrieg hat nahezu alle unsere Städte verändert. Erst kamen die Bomber mit ihren Zerstörungen, danach die neuzeitlichen Stadtplaner, die die Gunst der Stunde nutzten und abräumen ließen, wo es nur ging. Wobei vieles hätte erhalten werden können, ja müssen.

Unsere Vorfahren legten großen Wert auf ein repräsentatives Stadtbild. Straßen und Plätze hatten entsprechend auszusehen und deren Pflege wurde groß geschrieben. Und für die Menschen, die damals lebten, wurde insbesondere nach der Gründung des Deutschen Kaiserreiches 1871 einiges auf die Beine gestellt. Das Geld zur Verschönerung der Städte saß locker in jenen Tagen. Auch wenn zur Wahrheit gehört, dass davon lediglich die wohlhabenderen Teile der Bevölkerung profitieren, während die sozial Schwachen in ärmlichen Verhältnissen hausen mussten.

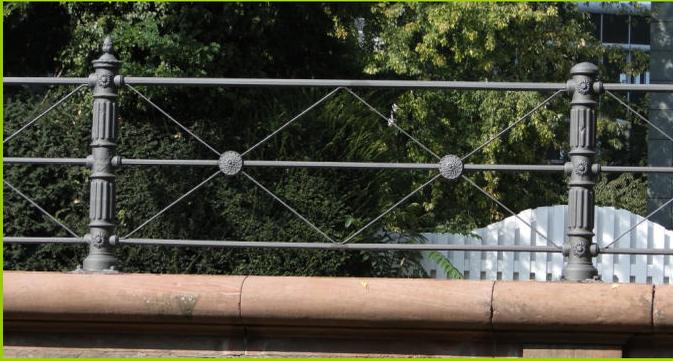
Allerhöchste Priorität genoss eine gut funktionierende Straßenbeleuchtung, die selbstverständlich mit Gas betrieben wurde, die elektrische Beleuchtung kam erst ab 1884 und hatte anschließend nur eine geringe Bedeutung, weil der Betrieb, beispielsweise der Kohlenbogenlampen, zu aufwändig und kostspielig war.

Doch das Bedürfnis, das städtische Straßenland für die Einrichtung vieler weiterer nützlicher Gebrauchsgegenstände – sogenannter Straßenumöbel – zu beanspruchen, war immens. Und so wuchsen die Aufbauten stetig. Brunnen, Laternen, Verkaufspavillons, Litfaßsäulen, Bedürfnisanstalten, Feuermelder, Rufsäulen, Normaluhren, Telefonzellen, Haltestellensäulen, Straßennamensschilder, Dung- und Sandkästen, Schaltkästen, Wartehallen, Reklametafeln, Briefkästen, Abfallbehälter, Blumenkübel, Belüftungsschächte, Gehsteigeinfassungen, Ruhebänke und Oberleitungsmaste der Straßenbahn – auf letztere werden wir nachfolgend explizit kommen – dies alles bereicherte das Stadtbild und erfreute den Flaneur. Dem damaligen Zeitgeist entsprechend war vieles in einer bisweilen übertriebenen, weil überbordenden Schmuckfreudigkeit errichtet worden. Vor allem die junge pulsierende Reichshauptstadt Berlin, aber auch andere Städte Deutschlands legten Wert auf ein repräsentatives Aussehen. Wobei das aber auch für Städte in anderen Ländern galt, ein speziell deutsches Phänomen war das also nicht.

S/W-Bilder rechts, von oben: Straßenschildhalter, Plakatsäule, Fahrleitungsmast (Berlin), Kombination Verkehrsampel/Uhr/Leuchte (Paris), öffentliche Toilette (Paris), Tram-Haltestelle (Basel)



V.l.n.r. Kanaldeckel (Düsseldorf), Wandrosette (Hamburg), Wasserpumpe (Leipzig), Boden-Abdeckung für Gasleitung (Frankfurt am Main), Feuermelder (Berlin); alle Bilder/Bildausschnitte Slg. PGL



Historische Geländer: Links Mainufer/Nizza (Frankfurt/Main), rechts Adlerbrücke (Berlin)

Eine Statistik vom April 1911 belegt, wie sehr die Straßen Berlins – das Berlin von 1911 war viel kleiner als das heutige, „Groß-Berlin“ wie wir es heute kennen, entstand erst 1920 – von Stadtmöbeln aller Art beansprucht wurden.

Lichtständer (Masten, Kandelaber), zu 98 Prozent Gasbetrieb	27.678
Fahrleitungsmaste der Straßenbahn	18.093
Brunnen aller Art und Konstruktion	1.532
Anschlagsäulen (Litfaßsäulen)	1.140
Haltestellensäulen für Straßenbahn und Omnibus	874
Dung- und Sandkästen	538
Bedürfnisanstalten (Café Achteck usw.)	279
Feuermelder	200
Normaluhren und Uraniasäulen	54
Schalhäuschen für den Straßenbahnbetrieb	46
Ortsfeste Kioske und Trinkhallen	39



Oben: Straßennamens- und Werbeschilder an einem Mast (Berlin); unten Straßenschild mit Zusatzhinweisschildern an einer Hauswand (Dresden), Bilder: Slg. PGL



Gelegentlich wird auch die Meinung vertreten, dass der Begriff „Stadt- oder Straßenmobiliar“ qua Definition nur wenige Ausrüstungsgegenstände umfasst. So alle Aufbauten, die beispielsweise den Verkehrsfluss gestalten oder dem Schutz und der Versorgung von Bürgern dienen wie Poller, Geländer, Papierkörbe, Fahrradständer oder Brunnen. Technische Einrichtungen und Aufbauten, die von Menschen betreten oder genutzt werden können, zählt man nach dieser Auffassung nicht dazu. Also auch keine Kioske, Bedürfnisanstalten oder Haltestellen. Man kann diese Meinung teilen oder auch nicht. Wir verstehen unter „Straßenmöbel“ oder auch „Stadtmöbel“ die ganze Bandbreite von Aufbauten im öffentlichen Raum, die letztendlich dem Bürger dienen.

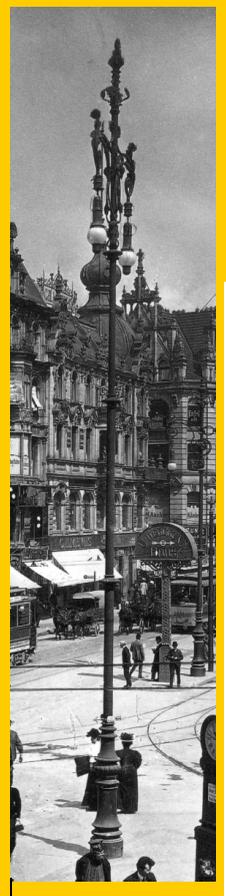
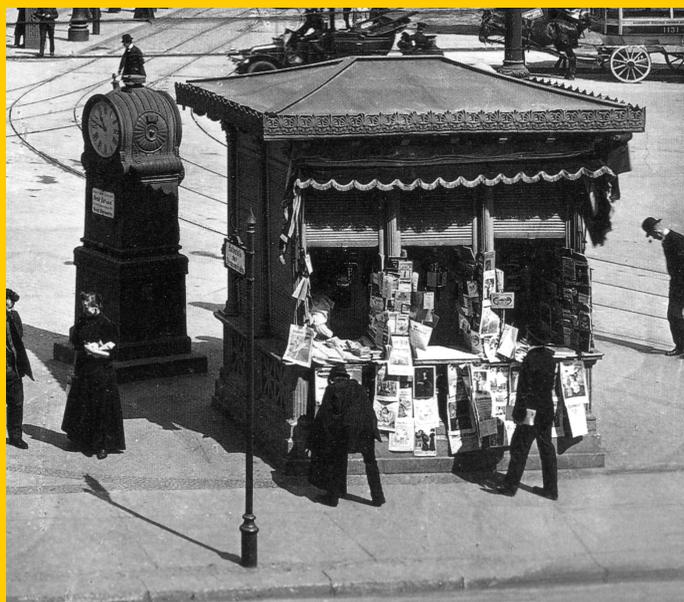
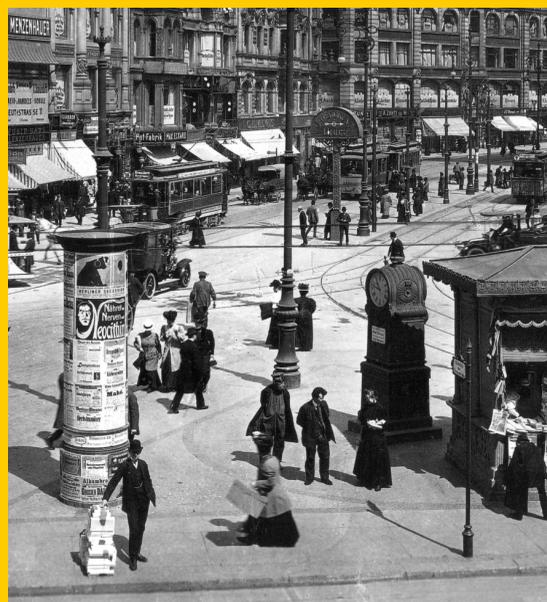


Eines der bekanntesten Straßenmöbel der 1920er Jahre: Der Verkehrsturm auf dem Potsdamer Platz in Berlin, Bild: Willy Prager



BERLIN - SPITTELMARKT 1909: EIN BEISPIEL FÜR ÜBERBORDENDE STADTMÖBLIERUNG

Ein Gesamtbild (Mitte links) und mehrere Ausschnittvergrößerungen. Zu sehen sind Fahrleitungsmaste der Straßenbahn, Laternen mit Bogenlampen, eine Hinweissäule für die U-Bahn, eine Uhr, eine Plakatsäule, ein Zeitungskiosk und ein Straßenschildermast. Es ist eine untergegangene Welt, heute verläuft hier eine extrem breite Straße. Bild: Waldemar Titzenthaler





So urban wurde von unseren Vorfahren eine Stadt gestaltet. Die U-Bahn wurde als Hochbahn dem Stadtbild angepasst und auch durch Gebäude hindurch geplant (Berlin, Dennewitzstraße 1909), Weiträumige Plätze wurden wie eine Grünanlage gestaltet und aufwändig bepflanzt (Berlin, Belle-Alliance-Platz 1935). Und heute ...? Graue steinerne Plätze, kaum Grün, kein Flair, keine Aufenthaltsqualität ... und fast immer eine miserable Beleuchtung!



Bilder: Waldemar Titzenhaller (oben) und unbekannte Luftaufnahme, Slg. PGL

DIE STRASSENBAHN VERÄNDERT DAS STADTBILD



Die Gasversorgung und die damit verbundene Gasbeleuchtung sowie die rasante Entwicklung der Eisenbahn spielten bei der Modernisierung der Gesellschaft und dem Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert eine entscheidende Rolle. Die Finsternis war durch das Leuchtgas ein Stück weit besiegt, wenn auch zunächst durch flackerndes Gaslicht – das Gasglühlicht sollte erst nach 1885 eingeführt werden und die Städte „helle“ machen. Gleichzeitig nahm der öffentliche Verkehr in den Städten immer weiter zu. Versinnbildlicht wurde das durch die Einführung der Pferdestraßenbahnen, die das Verlegen von Schienen notwendig machten. Eine erste Überlandstrecke existierte in Frankreich bereits 1839, die erste Pferdestraßenbahn Deutschlands nahm 1865 in Berlin ihren Betrieb auf. Diese Bahnen sorgten wegen ihrer Gleise für eine deutliche Veränderung des Stadtbildes. Es sollte nun noch 1 ½ Jahrzehnte dauern, bis sich daraus ein neues Verkehrsmittel zum Transport von Personen entwickeln würde.

So kam es zur Einführung der elektrischen Straßenbahn im Jahr 1881. Die erste in Lichterfelde bei Berlin betriebene „Elektrische“ bezog ihren Strom durch eine zweipolige Energiezufuhr am Boden, was für einen klassischen Straßenbahnbetrieb mit Verlegung der Gleise im Straßenplanum jedoch ungeeignet war. Werner von Siemens, der Vater der elektrischen Straßenbahn, stellte daraufhin noch im gleichen Jahr auf der Internationalen Elektrizitätsausstellung 1881 in Paris die erste Straßenbahn mit einer Oberleitung vor. Es war der Vorläufer der drei Jahre später versuchsweise und 1888 im Regelbetrieb eingeführten klassischen Oberleitung mit Fahrdrabt.



Allerdings kamen sogleich Vorbehalte gegen diese Fahrdrähte auf. Die Verantwortlichen in vielen Städten hielten die Oberleitung für unästhetisch und eine Verschandelung des Stadtbildes. In Berlin kam es gar zum Verbot einer Installation von Fahrdrabt an repräsentativen Stellen wie „Unter den Linden“. Kaiser Wilhelm II. selbst soll die Montage von Fahrdrabt zur Querung der Linden durch eine Straßenbahnstrecke untersagt haben. Angeblich soll er gefürchtet haben, seine berittene Leibgarde könnte mit ihren Lanzen am Fahrdrabt hängen bleiben.

Auch die Bürgerschaft empfand die Fahrdrähte der Straßenbahn, die jetzt über den Straßen schwebten, durch die die Straßenbahn fuhr, zunächst als nicht sehr angenehm. Man nahm an den aufgestellten Masten ebenso Anstoß wie an den Rosetten, die man an Hausfassaden angebracht hatte. Unabhängig vom Streit um Ästhetik setzte sich das Fahrleitungs-System jedoch schließlich durch. Für den Bau von Straßenbahnstrecken waren einige wenige Unternehmen maßgeblich verantwortlich, darunter Siemens, AEG, Felix Singer, UEG, BBC oder Lahmeyer.

Oben: Für die Menschen ziemlich gewöhnungsbedürftig: Drahtgewirr über ihren Köpfen.
 Bildausschnitt: Institut für Stadtgeschichte Frankfurt a.M.
 Bild oben links: Die Frankfurt-Offenbacher Trambahn,
 Bild: Oberräder Heimat- und Geschichtsverein
 Großes Bild: Straßenbahn in Graz, Bild: unbek./Slg. PGL

FAHRLEITUNGSMASTE I RUNDSTAHLROHRMASTE

Allgemein legte man gegen Ende des 19. Jahrhunderts sehr viel Wert auf die Optik des öffentlichen Raumes. Die sogenannten „Straßenmöbel“ sollten ihren Beitrag für ein repräsentatives und würdevolles Stadtbild leisten und dem jeweiligen Zeitgeist entsprechend aussehen. Und selbstverständlich griff man auf wertvolle Materialien zurück. Gusseisen, Stahlrohr, schmiedeeiserne Elemente und anderer stilvoller Zierrat gehörte unbedingt dazu. Künstler wurden beauftragt, Entwürfe für Maste, Kandelaber und anderes Interieur vorzulegen.

Was bereits für die Straßenbeleuchtung und Lichtständer galt, sollte auch bei der erforderlichen Ausrüstung des Straßenbahnbetriebes angewendet werden. Nur so war bei der Bevölkerung eine Akzeptanz für die Aufstellung von Masten und die Montage der Fahrleitung zu erreichen.

In den Innenstädten kamen nach Fertigstellung einer Straßenbahnstrecke meist Rundstahlmaste zum Einsatz. Dabei handelte es sich um gezogene Rohre, seltener wurden auch längegeschweißte, meist achtkantige Hohlkörper verwendet. Sie wurden in vorher ausgehobene Baugruben eingesetzt, der Aushub erfolgte in der Regel manuell. Die Baugruben wurden später mit Beton verfüllt. Diese Rundstahlmaste waren anfangs meist glatt, später auch abgetreppt, sie wurden mit gusseisernen Zierringen, wuchtigen Sockeln und Mastspitzen versehen. Diese Verzierungen waren künstlerisch gestaltet und um 1890/1900 häufig am Historismus, später auch am Jugendstil angelehnt. Die Sockel der Fahrleitungsmaste ähnelten denen von Gaskandelabern oder elektrisch betriebenen Straßenleuchten. Die Maste fungierten manchmal auch gleichzeitig als Lichtträger. Dazu später mehr.

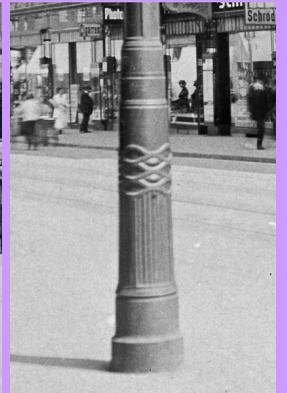
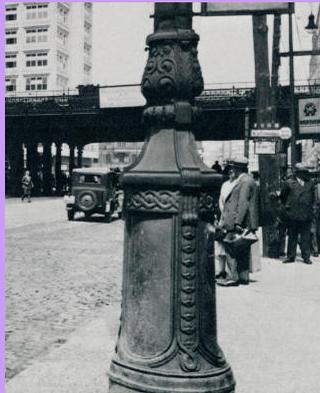
Aus einer Schrift der Straßenbahndirektion Frankfurt am Main geht hervor, dass man „den allgemeinen ästhetischen Bedenken der Öffentlichkeit bezüglich herausragender Straßen und Plätze durch Anordnung von Masten nach künstlerischen Entwürfen begegnen wolle“.



Links: Fahrleitungsmast der 1. Generation mit Sockel, wuchtigen Zierringen und gusseiserner Krone als Mastspitze (Berlin-Wilmersdorf, Augustastraße 1920), davor eine Gashängeleuchte; rechts typischer Rundstahlmast aus Wien mit etwas weniger aufwändigen Zierringen und unauffälliger Mastspitze, die vermutlich aus Blech gefertigt wurde (Wien, Weißkirchnerstraße 1905)
Unten: Stahlmast mit Berliner Standard-Ausleger in der Kleiststraße (1904). Bilder: Slg. PGL



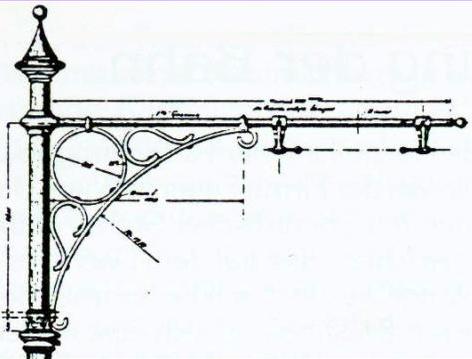
SOCKELPARADE



V.l.n.r. Wien, Weißkirchnerstr (1905); Berlin, Rolandbrunnen/Siegesallee (1930), Düsseldorf, Collenbachstraße (2011), Berlin, Alexanderplatz (1925), Wiesbaden, Kirchgasse (1925).



Der Potsdamer Platz zu Beginn des 20. Jahrhunderts. In Bildmitte die damals typischen Fahrleitungsmaste mit Auslegern. Zu sehen sind neben Straßenbahnen unter anderem ein Pferde-Omnibus. Außerdem ein Feuermelder und eine elektrische Leuchte, bestückt mit einer Bogenlampe. Die ersten elektrischen Leuchten waren optisch an bestehende Gasleuchten angelehnt. Allerdings hatte man die mit Kohlenbogenlampen bestückten Laternen wegen ihrer gleißenden Helligkeit mit Milchglas ausgestattet.



Links: Zeichnung eines klassischen Auslegers zur Befestigung des Fahrdrahtes. Die Kunst ließ sich als ergänzenden Schmuck allerhand einfallen.



Die künstlerischen Entwürfe waren ziemlich eindrucksvoll, sie zeigten Maste mit wuchtigen Ausbuchtungen (Sockeln) und zahlreichen Ornamenten, Frauenköpfe mit klassisch-griechischen Profilen, die todernt und mit leicht gelangweilter Miene den vorübergehenden Flaneur anschauten. Eulenköpfe, die den Betrachter aufmerksam und streng musterten, Blumengewinde, die das Stadtwappen in sich einschlossen und liebevoll umrankten.



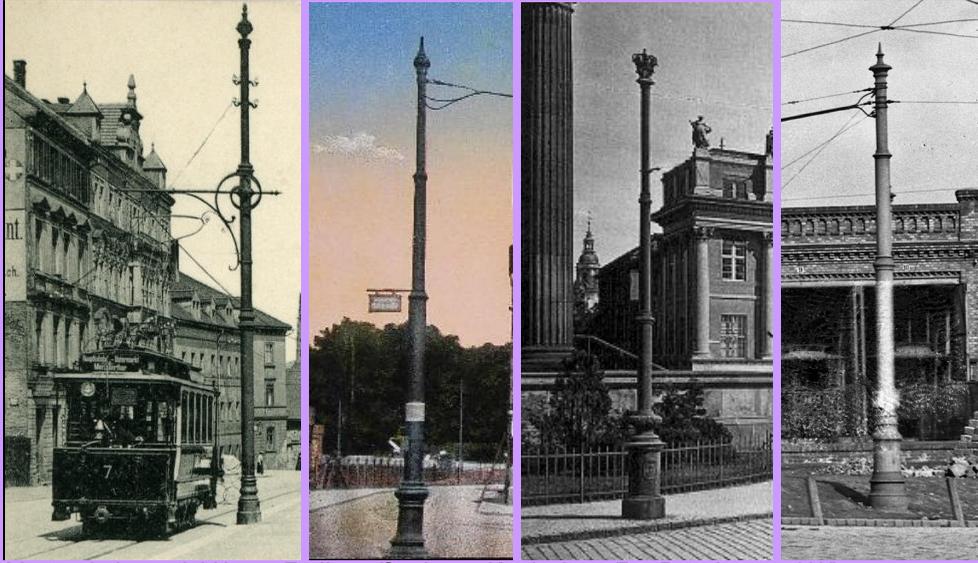
Und so fand die Bevölkerung Gefallen an diesen Masten, die mehr und mehr die Städte eroberten. An den Masten wurden Drähte montiert, die ihrerseits die in der Regel aus Kupfer bestehenden Fahrleitungen trugen. Daneben wurden als weitere Variante Ausleger entworfen, an denen der Fahrdraht direkt angebracht war. Solche Ausleger waren dem Zeitgeist und der Stilrichtung entsprechend ebenfalls kunstvoll gestaltet. Maste und Ausleger wurden angelehnt an Historismus, Jugendstil oder später auch Art Deco. Es gab sie in geraden oder gebogenen Formen, teilweise mit schmiede- oder gusseisernen Elementen ausgestattet.

Während im Laufe der Jahrzehnte Zierringe und Sockel der Maste verschwanden – vermutlich fielen manche dem Rost zum Opfer oder sie waren den „Modernisten“ ein Dorn im Auge – haben sich in einigen Städten zumindest manche Mastspitzen bis heute erhalten. Sie waren unter anderem wichtig, um den innen hohlen Rundstahlmast vor Feuchtigkeit zu schützen.

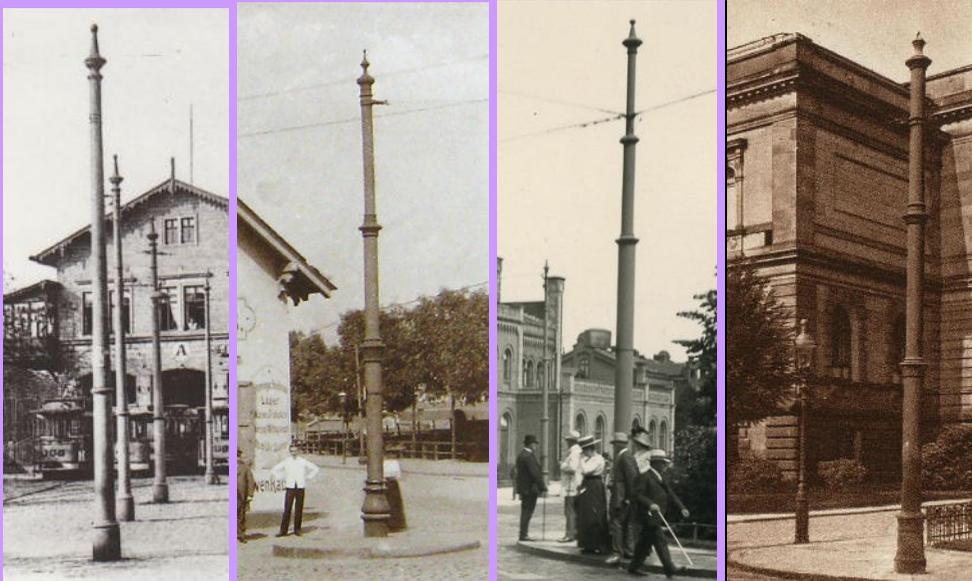
Oben: Sockel eines Mastes aus Frankfurt am Main für elektrische Beleuchtung und Befestigung der Oberleitung.

Links unten: Auch die Fotografen störten sich häufig an den Fahrdrähten und retuschierten sie später einfach weg. Ein Bild aus Wiesbaden, Wilhelmstraße. Die Ausleger mit schmetterlingsartigem Schmuck. Bild: Slg. PGL

RUNDSTAHLMASTE IN VERSCHIEDENEN AUSFÜHRUNGEN



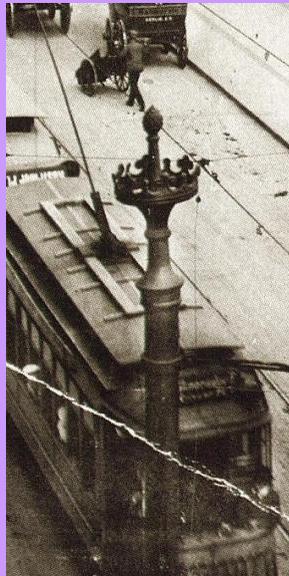
Mastvariationen I: V.l.n.r.: Freiberg/Sachsen, Königsberg/Pr., Potsdam und Wien.



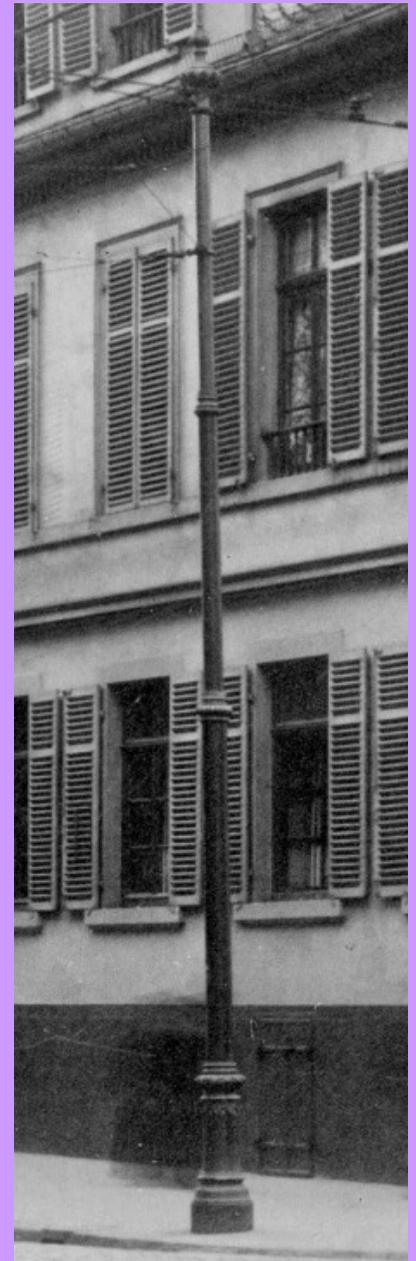
Mastvariationen II: V.l.n.r.: Dresden, Halberstadt, Krefeld, Leipzig; unten links: Prag.

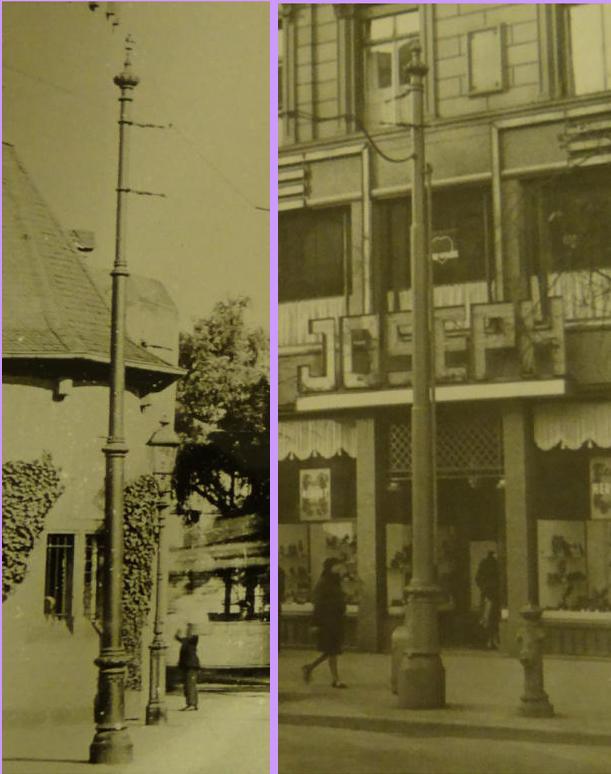


Berlin: Die Maste sind mit Kronen geschmückt. Auch eine Pressgasleuchte ist zu sehen. Ab den 1930er Jahren werden die Kronen durch einfache Blechdeckel ersetzt.



Vielleicht der am häufigsten verwendete Masttyp und aus zahlreichen Städten bekannt. Nach oben verjüngter Mast (hier eine längere Ausführung) mit Sockel, Zierringen und einem Mastabschluss in „Zwiebelform“ (Bild unten).





Der künstlerische Geschmack ändert sich. Links die erste Mast-Generation mit Zieringen (um 1900), dahinter eine vielseitige Gasleuchte, rechts eine moderne Variante, hier ist der Mast aus einem „Guss“ sichtbar zweifach abgetreppt, aber nach wie vor mit Zierspitze („Zwiebel“) und Schmuck-Sockel. Bilder aus Frankfurt am Main; Quelle: Slg. PGL

So findet der Beobachter in Frankfurt am Main bis heute vereinzelt Rundstahlmaste mit Mastspitzen in Form einer Zwiebel. Die gusseisernen Mastspitzen wurden einfach auf die Rohre der Fahrleitungsmaste aufgesetzt. Eine etwa 70 cm lange schwere Eisenstange beschwerte die Mastspitze – diese war etwa 80 cm hoch und besaß einen Durchmesser von 34 cm. Mit der Eisenstange, die in das Mastrohr gesteckt wurde, konnte die Mastspitze nicht ohne Weiteres vom Mast fallen (Bild Seite 56).

Aus Berlin sind Mastabschlüsse in Form einer Krone bekannt, vielleicht war das eine Reminiszenz an die damalige Hauptstadt des deutschen Kaiserreiches. Auch Mastspitzen mit Adler soll es gegeben haben. Daneben existierten noch einige weitere Varianten, die pagodenförmig aussahen oder einer Lanzen- spitze, einem Kegel, einer Kugel oder einer Zwiebel ähnelten.

Führend auf dem Gebiet der Mastproduktion war vor allem die Firma Mannesmann. Das Unternehmen stellte neben Laternen- masten vor allem Stahlrohrmaste für die elektrische Straßenbahn her und versah diese Röhren später mit Verzierungen. Derartige Fahrleitungsmaste wurden von den Städten vor allem im innerstädtischen Bereich gewünscht, um eine entsprechende Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erreichen. Wenige Originalmaste haben sich bis heute in einigen Städten erhalten.

Rundstahlrohrmaste wurden vereinzelt – dann meist in Ortschaften – auch zur Montage elektrischer Leitungen (Freileitungen) verwendet. Häufiger waren hier allerdings Stahlgittermaste (nächster Abschnitt), sowie Holz- und Betonmaste.



Rundstahlrohrmast zur Befestigung der elektrischen Freileitung (Insterburg), Bild: Slg. PGL



Führend auf dem Gebiet der Röhrenherstellung war die Düsseldorfer Firma Mannesmann. Sie produzierte Lichträger aller Art, für Gas- und Elektrobeleuchtung, Gasleitungsrohre und Maste für die Befestigung der Oberleitungen der Straßenbahn. Hier ein Blick in den Ausstellungsraum der Firma Mannesmann. Bildquelle Aufnahme für die Berliner Gewerbeausstellung 1906/Slg. PGL



Hochmast zur Befestigung von Überspannungen für elektrische Beleuchtung in Berlin (Leipziger Straße), um 1910. Bild: Slg. PGL



Berlin, Leipziger Platz um 1935. Im Vordergrund ein verzierter Hängelichtmast für elektrische Beleuchtung, direkt dahinter ein „neuzeitlicher“, abgetreppter Fahrleitungsmast ohne Zierrat, ein schlichter Betonsockel und ein halbkugelförmiger Mastdeckel. Bild: unbek./Slg. PGL



Berlin um 1925, Kurfürstendamm mit Pressgas-Hängeleuchten, im Vordergrund ein Mast für die Straßenbahn, die Zierringe sind gut zu erkennen, Bild: Willy Pragher



Dresden: Während am Albertplatz ein wichtiger Sockel den konisch nach oben verjüngenden Mast ziert, fallen die Maste im Betriebshof Blasewitz eher bescheiden aus. Die oberen Mastabschlüsse unterscheiden sich deutlich, die „Zwiebel“ erscheint repräsentativer, der „Kegel“ eher schlicht.

Bilder: Slg. PGL

FAHRLEITUNGSMASTE II STAHLGITTERMASTE

Ebenso prägend für den Straßenbahnbetrieb wie die Maste aus Rundstahl waren Gittermaste aus Stahl, man unterschied hier genietete Flachgitter- und Vierkantgittermaste. Sie wurden vor allem in den Bereichen außerhalb der Zentren der Städte eingesetzt. Trotz ihrer vermeintlich aufwändigeren Herstellung waren sie in der Anschaffung günstiger als Rohrmaste und kamen zahlreich zum Einsatz.

Der Flachgittermast bestand aus zwei U-Profilen, zwischen denen eine „eiserne Schlange“, ein gewundener Streifen Flachstahl eingietet war. Der Mastkopf wurde durch waagerechte Knotenbleche zusammengehalten. Die Standardlänge solcher Maste betrug sieben bis neun Meter, davon befanden sich etwa 1,50 bis 2 Meter in der Erde. Der Vierkant-Gittermast wurde aus Winkeleisen hergestellt, die vier Eckstiele wurden durch schräg eingietete Winkel miteinander verbunden, der Mastkopf wurde durch vier Knotenbleche gebildet. Im Grunde genommen handelte es sich um eine ähnliche Konstruktion wie beim Eiffelturm in Paris. Die schlichte Schönheit dieser Maste hatte einen deutlichen Nachteil gegenüber den Rundstahlrohrmasten: Sie waren schwerer zu pflegen und dadurch dem Rost stärker ausgesetzt. Nach 1963 kam man von der Niettechnik ab. Im Eisenbahnbereich wurden danach geschweißte Gittermaste verwendet.

Eine Frage taucht übrigens immer wieder auf: Heißt es nun „Mast“ und „Maste“ ... ? Oder „Masten“? Gar „Mäste“? Die Antwort steht wie meist im Duden: Sowohl die Schreibweise „Masten“ als auch „Maste“ sind richtig, letzterer Ausdruck ist allerdings seltener. Wir haben uns wie bisher auch für die Variante „Maste“ – ohne „n“ entschieden.

Auch Gittermaste wurden durchaus stilvoll verziert und erhielten entsprechende Mastaufsätze, die häufig pagodenförmig waren. Aber auch die sogenannte „Zwiebelform“ kam hier wieder zum Einsatz, ebenso die bereits genannten Lanzenspitzen. Auf pompöse Sockel wurde dagegen verzichtet, das wäre auch irgendwie unpassend gewesen.



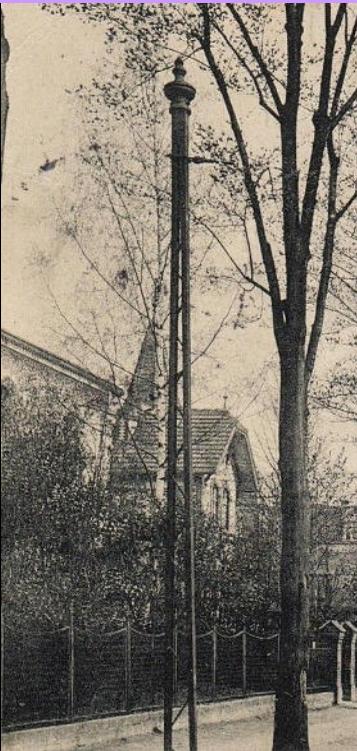
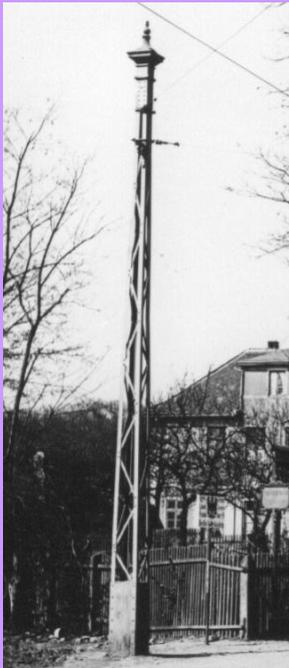
Sie prägten das Orts- und Landschaftsbild seit über 120 Jahren: Vierkant- und Flach-Stahlgittermaste. Die Firmen Siemens und AEG waren wohl die ersten, die nach der Entwicklung der elektrischen Straßenbahn diese Maste einführten. Heute gibt es diese Typen nur an wenigen Stellen, manchmal stehen sie unter Denkmalschutz. Aber sie wurden auch schon als Reko nachgebaut.

Bilder: Joachim Raetzer



Strassenbahn zwischen Bochum und Castrop. Bild: Slg. PGL

Die für den Straßenbahnbetrieb typischen Gittermaste sind heute sehr selten. Nur ganz vereinzelt trifft man sie an. Auffällig waren ihre zahlreichen Varianten, was den Umfang und ihre Form anging. Definitiv waren sie vor allem in Vororten der Städte prägend und auch landschaftstypisch für den Betrieb von Straßenbahnen. Manche dieser Maste standen vom Beginn des Straßenbahnbetriebes – also seit Ende des 19. Jahrhunderts an – bis in die 1970er oder 1980er Jahre hinein.



GITTERMASTE DER 1. GENERATION

Oben: Deutlich sichtbar die unterschiedlichen Mastspitzen. V.l.n.r.: Frankfurt am Main, Wiesbaden, Emden, Dresden und Mettmann. Die Vierkant-Gittermaste ähneln sich und sind doch verschieden.

Links: Flachgittermaste mit verschiedenen Mastspitzen, mal wie eine Lanze oder kleine Rakete, dann vasenförmig oder als Pagodendach. V.l.n.r.: Koblenz, Berlin, Wuppertal. Bilder: Slg. PGL



Oben: In den 1970er Jahren waren in Frankfurt am Main noch ein paar dieser Maste – mit und ohne „Kopfbedeckung“ im Einsatz. Die Aufnahme stammt aus dem Jahr 1975. Bild: Bettina Grimm

Links: In der früheren DDR waren bis zur Wende 1989/90 noch zahlreiche Gittermaste zu finden. Das Bild aus Dresden ist aus den 1970er Jahren. Bild: unbekannt/Slg. PGL



SONDERBAUFORMEN



Wie bei vielen anderen industriellen Produkten gab es auch bei Stahlgittermasten einige abweichende Modelle. Sie waren wesentlich seltener und häufig auf bestimmte Regionen begrenzt. Sicher gab es noch weitere Varianten als die hier gezeigten. V.l.n.r. Flachgittermast, bei dem der innere Metallstreifen nicht starr, sondern eher gewunden erscheint, dadurch wirkt der Mast deutlich fragiler (Lübeck). Daneben ein Flachgittermast mit „doppelter Schlange“, dadurch wirkt er wie ein Vierkant-Mast (Hannover). Nummer Drei ist die Sonderbaumform eines sehr voluminös wirkenden Vierkant-Gittermastes mit waagerechten Verstrebungen (Bad Dürkheim). Rechts ein Vierkant-Gittermast mit der doppelten Anzahl schräg eingekieteter Winkel (Berlin). Bilder: Slg. PGL



Gittermaste der zweiten Generation (ab den 1920er Jahren) kamen in der Regel ohne Verzierungen aus, man verwendete allenfalls Blechkappen. Links: Frankfurt am Main-Praunheim, rechts: Karlsruhe. Bilder: Bettina Grimm und Ingo Strumberg.

DIE WEITERE ENTWICKLUNG

In den 1930er Jahren wurden vermehrt Fahrleitungsmaste aus Beton (Stahl- oder Schleuderbeton) verwendet. Vor allem ab 1933 bemühten sich die NS-Machthaber, Stahl einzusparen und vor allem kriegswirtschaftlichen Zwecken zuzuführen, daher setzte man auf Beton als Werkstoff. Die Fahrleitungsmaste für Straßenbahnen und die nun in Mode kommenden Obusse wurden in eckigen und runden Formen angeboten, mal wuchtiger, mal schlanker. Die oben offenen Betonrohre erhielten zum Schutz vor Feuchtigkeit in der Regel meist eine Kappe aufgesetzt.

Nach 1950 setzte man wieder mehr auf meist zweifach abgetreppte Rundstahlmaste, diesmal aber ohne Verzierungen. Sie setzten sich gegenüber Gitter- und Betonmasten durch. Abgetreppte Mastformen waren wie erwähnt bereits in den 1920er Jahren aufgekommen.

Wie bei anderem historischem Stadtmobiliar auch störten sich in der Nachkriegszeit viele Planer an den traditionellen Mastformen aus der Zeit vor 1945. Den nun Ton angehenden Modernisten waren die verzierten Lichtständer und Fahrleitungsmaste ein Dorn im Auge. Jugendstil oder Historismus entsprachen nicht mehr dem Zeitgeist ab 1950. Was der Bombenkrieg in manchen Städten noch verschont hatte, wurde nun Opfer einer rigorosen Abrisspolitik. Man rechtfertigte dies damit, dass ein einfacher, schlichter Mast ohne jeglichen Zierrat schließlich „ästhetischer“ sei als die prunkvollen Maste der Kaiserzeit.

Die um 1890/1900 verwendeten Zierspitzen wurden im Laufe der Zeit, etwa ab den 1920er Jahren nicht mehr verwendet. Stattdessen bekamen die Maste einfache „Kopfbedeckungen“ wie Kappen aus Blech oder Deckel aus Beton bzw. Metall.



In den 1970er Jahren wurden nicht nur viele Gaslaternen abgerissen. Auch den „Straßenbahnmasten“ aus der Kaiserzeit ging es an den Kragen. In Frankfurt am Main wurden damals fast alle verschrottet, nichts wurde aufgehoben. Der Wechsel sah dann so wie auf den oberen Bildern aus. Links: Galluswarte mit Kleyerstraße (1971), rechts eine der schönsten Tram-Strecken Frankfurts nach Bergen. Im Hintergrund das erste „Verschrottungs-Opfer“, alle anderen sollten bald folgen. Doch das war nicht alles. Am 1. März 1992 wurde die Strecke stillgelegt, die Straßenbahn verschwand!

Bilder: Bettina Grimm



Links: Hier ist die „Umrüstung“ von Gitter- auf Rundstahlmaste fast abgeschlossen, einer hat noch eine Schonfrist (Frankfurt am Main, 1975).

Bild: Bettina Grimm



Frankfurt am Main, Stadtteil Hausen, Am Ellerfeld. Zwischen beiden Fotos liegen 70 Jahre. Die Straßenbahn-Trasse verläuft auch 1971 so wie 1910. Zwei der ursprünglichen Fahrleitungsmaste stehen nach wie vor. Das größere Gebäude im Hintergrund ist ebenso verschwunden wie die Gaslaterne. Aus der einfachen Bude rechts wurde ein Kiosk. Wenige Jahre später verschwindet hier alles. Keine Straßenbahn mehr, und das Gelände wird überbaut. Gerade die 1970er Jahre brachten massive Veränderungen ins Ortsbild.

Bilder: Links Institut für Stadtgeschichte, rechts Bettina Grimm



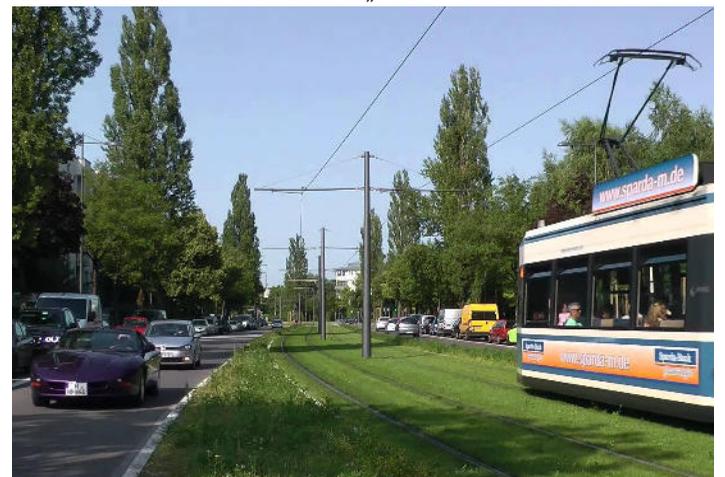
Oben: Rundstahlmaste und Gasansatzleuchten in Hamburg/St. Pauli – Landungsbrücken (um 1960); unten: Austausch älterer Betonmaste gegen neue Betonmaste, die wie banale Röhren aussehen (Dresden um 1970). Rechts eine Gasleuchte.



Turmhoher Mast der neuesten Generation vor dem Portal der alten Stadtbibliothek in Frankfurt am Main. Der Mast wirkt hier absolut störend, hier hätte man eine andere Lösung finden müssen. Wenige Jahre vorher standen hier Rundstahlmaste, die sich nahtlos ins Stadtbild eingefügt hatten. Bild: Slg. PGL

Seit Ende der 1980er Jahre kam vermehrt ein Stahlmast mit sogenanntem „H-Profil“ zum Einsatz, man spricht aufgrund des Fabrikationsortes auch vom Typ „Peine“. Dieser Masttyp scheint besonders robust zu sein, zumal die Fahrleitungen inzwischen viel stärker gewichtsbeansprucht sind als früher. Eine besonders schöne Form haben sie nicht, sie wirken vor allem in engeren Straßen wie Ungetüme. Inzwischen sieht man diese Maste in fast allen Städten mit Straßenbahnbetrieb, sie beeinträchtigen erheblich das Stadt- und Straßenbild. An manchen Stellen kann man von einem regelrechten „Mast-Wald“ sprechen. Dagegen wirkt die frühere Einfach-Fahrleitung, an die man gegen Ende des 19. Jahrhunderts Anstoß genommen hatte, optisch geradezu harmlos. Bei der Aufstellung neuer Fahrleitungsmaste wird dann auch keinerlei Rücksicht auf historische Gegebenheiten genommen. Begründet werden diese turmhohen Maste damit, dass die Fahrleitungssysteme heutzutage wesentlich schwerer seien und die technischen Aufsichtsbehörden die wuchtigen Pylone forderten. Aber stimmt das wirklich?

Überwiegend rollen Straßen- bzw. Stadtbahnen heute unter einer stark gespannten Hochkettenfahrleitung. Die Befestigung ähnelt denen der Eisenbahn, obwohl Straßenbahnen mit erheblich geringerer Geschwindigkeit unterwegs sind und Zweifel angebracht sind, ob eine derartige Montage im Stil des Eisenbahnbetriebes erforderlich ist. So gesehen war man in Frankfurt am Main gewissermaßen Vorreiter, denn dort stellte man schon ab den 1970er Jahren Fahrleitungs-Gittermaste der damaligen Deutschen Bundesbahn auf, teilweise mitten im Stadtgebiet. Ein durchaus ungewöhnlicher Anblick. Die Gittermaste der Bahn sind nicht mit denen für die Straßenbahn vergleichbar. Die Bahnmaste sind wesentlich wuchtiger und aus geschweißtem Stahl. Aus anderen Städten sind solche Installationen nicht bekannt. Doch alles erscheint für das Stadtbild besser als die heute überall errichteten hässlichen „Peine“-Stahlmaste.



Münchener Neubaustrecke nach St. Emmeram mit filigranen Masten.

Denn es ginge auch anders, wie Beispiele aus München oder anderen Städten beweisen. So wurden dort wesentlich filigranere Maste gestellt oder man hat sogar auf historische Modelle Bezug genommen und Mastformen aus früherer Zeit repliziert. Dort geht man mit diesem Thema sensibler um als zum Beispiel in Duisburg, wo man sich nicht scheute, eine Hochkette durch die ganze Stadt zu ziehen und sie an hässlichen Masten zu befestigen.

An manchen Orten sind in den letzten Jahrzehnten verschiedene Straßenbahnmuseen entstanden, dort kann man historische Maste unterschiedlichen Typs bewundern.

Übrigens wurden insbesondere Gittermaste, später auch Betonmaste (vor allem in der DDR), eher selten Stahlrohrmaste, häufig zur Montage elektrischer Leitungen (Freileitungen) verwendet, insbesondere in Städten, während man auf dem Land dafür Holzmaste bevorzugte.



Oben: Im Dresdner Straßenbahnmuseum hat man eine typische Gaslaterne speziell für Tram-Haltestellen aufgebaut. Auf dem linken Bild ist hinten ein historischer Mast zu erkennen. Bilder: Slg. PGL



Gittermast mit elektrischen Freileitungen (Heinsberg);
Betonmast mit Leuchte und Freileitung in Berlin-Bohnsdorf.
Bilder: Joachim Raetzer



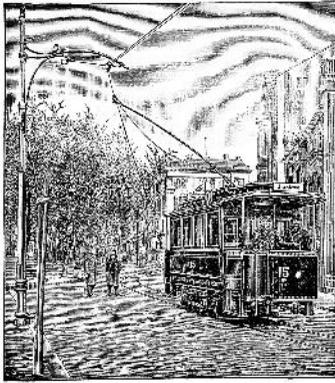
Die Bergischen Museumsbahnen betreiben eine landschaftlich wunderschöne Straßenbahnstrecke in Wuppertal-Cronenberg.
Bild: BMB



Oben: Im Wiener Straßenbahnmuseum stehen Rundstahlmaste mit mächtigen Betonsockeln. Im Stadtbild sind sie inzwischen so gut wie verschwunden. Bilder: Joachim Raetzer

Bild links: Im privaten Straßenbahnmuseum in Hückeswagen stand dieser prächtige Gittermast mit „Rüsselausleger“. Daneben ein oktogoner Mast aus Beton. Leider ist der Besitzer verstorben, das Museum wurde abgebaut, Teile davon gingen an die Bergischen Museumsbahnen. Bild: Bettina Grimm

Electrische Bahnen * SYSTEM WALKER.



Seitliche Kontaktführung „System Dickinson“.

Electrische Licht- und Kraftanlagen.

Vorzüge des „System Dickinson“

Drehbarkeit der Kontaktrollen in horizontaler Richtung, daher:

1. Führung des Kontaktstrahles in nächster Nähe der Bordschwellen bis $\frac{3}{4}$ m seitwärts der Gleismitte.
2. Verminderung der Anhängungspunkte in Curven und damit verbundene gefälligeres Aussehen und leichte Montage.
3. Verminderung der Transversal-Abspanndrähte.
4. Geringe Abnutzung des Kontaktstrahles und vermehrte Enteisungsfähigkeit der Rollen.
5. Fortfall besonderer Abspannung bei Gleisreparaturen infolge der seitlichen Auslage der Kontaktrolle.
6. Verminderung der Anlagekosten.

Electricitäts-Gesellschaft
Felix Singer & Co.

Actien-Gesellschaft

BERLIN SW.

Werbeanzeige der Firma Singer AG, Berlin (um 1900), Bild: Slg. PGL



Straßenszene in Dublin: Schmucker Mast mit Ausleger, Bild: Slg. PGL



Mitteltragmaste mit Einfach-Fahrleitung in Wien-Mödling um 1910; Bild: Slg. PGL; Rechts: Montagearbeiten in München, Bild: Deutsche Fotothek

DIE TECHNIK
EINE KURZE ÜBERSICHT

Aufgrund der technischen Komplexität des Themas verzichten wir an dieser Stelle auf eine tiefer gehende Beschreibung der Fahrleitungs-Systeme. Ganz grob lässt sich aber folgendes dazu erläutern:

Der Fahrdraht bestand in der Regel aus hartgezogenem Elektrolytkupfer, anfangs verwendete man Rund-, später Rillendraht. Die Fahrdrähte wurden durch eine mindestens zweifache Isolation gegen Erdschlüsse geschützt.

Für die Straßenbahn sowie den späteren Oberleitungsbus – kurz Obus – verwendete man ursprünglich sogenannte Einfach-Fahrleitungen – eine simple mechanische Konstruktion – mit 600 bis 750 Volt Gleichstrom, dabei verzichtete man auf zusätzliche Tragseile oder aufwändige Spann- und Dämpfungskonstruktionen. Im Laufe der Zeit kam dann bei der Straßenbahn die Kettenfahrleitung zum Einsatz, die mit Gewichten bespannt wurde. Diese Form erlaubte schnellere Geschwindigkeiten. Die Straßenbahnen bekamen ihren Antrieb über entsprechende Stromabnehmer, in Deutschland anfangs als Rollen-, später vor allem als Bügel- und schließlich Scherenstromabnehmer.

Bei der Straßenbahn ist die Fahrleitung einpolig, die Schiene dient der Rückleitung. Anders beim Obus, der von einer zweipoligen Fahrleitung gespeist wird.



Man wendete unterschiedliche Formen der Befestigung des Fahrdrahtes an. Die klassische Form war sicherlich die Montage des Fahrdrahtes an einem Quer über der Straße verlaufenden Tragseil (Überspannung), dieses Tragseil wurde zu beiden Seiten der Straße bzw. der Bahntrasse von Masten und/oder Wandrosetten gehalten.

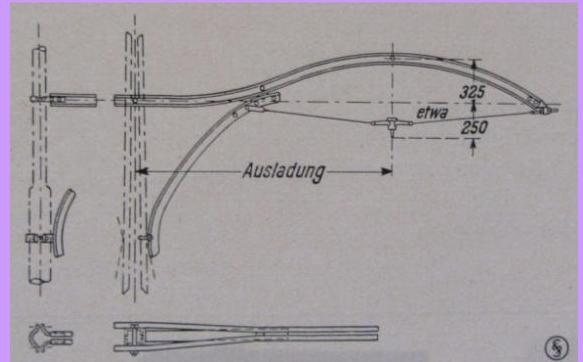
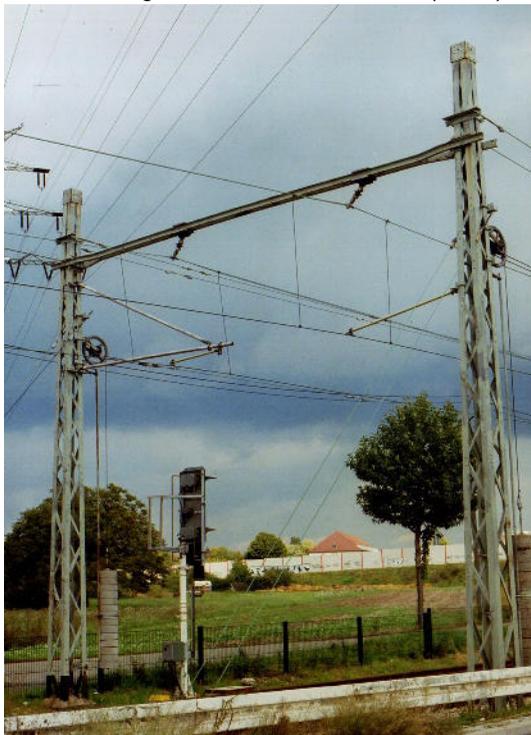
Eine zweite Variante war das Befestigen des Fahrdrahtes an einem Ausleger, der an einem seitlich der Bahntrasse stehenden Mast montiert war, die Form konnte gerade oder geschwungen sein. Wurde der Mast zwischen zwei Gleise gestellt und der Fahrdraht von zwei Auslegern gehalten, sprach man von einem sogenannten Mitteltragmast. Eine wesentlich kostengünstigere Möglichkeit, da ein Mast eingespart werden konnte. Solche Installationen waren aber nur in breiten Straßen mit spezieller Bahntrasse in Mittel- oder Seitenlage möglich.

Mit der Einführung der Kettenfahrlleitung veränderten sich die Ausleger für deren Befestigung. Für die Straßenbahn wurde auf Strecken, die schneller befahren werden konnten als die engen Straßen in den Innenstädten, schon früh die Kettenfahrlleitung eingeführt. Dazu mussten die Befestigungen verändert werden, bereits ab 1903 kamen sogenannte Rüsselausleger auf, die in den nächsten Jahrzehnten weiterentwickelt wurden, denn ein Problem war zu Beginn, dass die Befestigungen nicht für höhere Geschwindigkeiten geeignet waren, da das Kettenwerk schnell in Schwingungen geriet. Waren die ersten Ausleger noch Winkelkonstruktionen, so kam ab 1922 bei der Eisenbahn sowie anschließend bei der Straßenbahn die heute bekannte Form auf: Ein fester Ausleger aus Stahlrohr in der Form eines „Z“. Man sprach auch von „Gasrohrauslegern“.

Eine seltenere Form war die Befestigung des Fahrdrabtes an einem Quertragwerk aus Stahl. Man spricht hier auch von einem „Portal“. Solche Formen waren meist außerhalb der Städte (Überlandstrecken) anzutreffen.



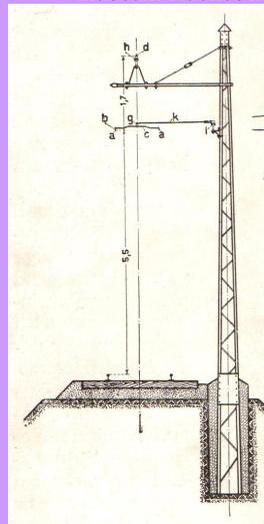
Oben: Sehr altes Fahrleitungsportal in Schöneiche bei Berlin um 1991; unten: Moderneres Portal in Mannheim-Käfertal um 2011. Beide Konstruktionen sind inzwischen abgerissen worden. Bilder: Unbek./Slg. PGL und Bettina Grimm (unten)



Oben: Technische Zeichnung eines „Rüsselauslegers“ für Einfachfahrlleitung; unten Mast mit Ausleger im Technikmuseum Ferlach, daneben Gaslaternenmodell aus Wien. Bilder: Slg. PGL

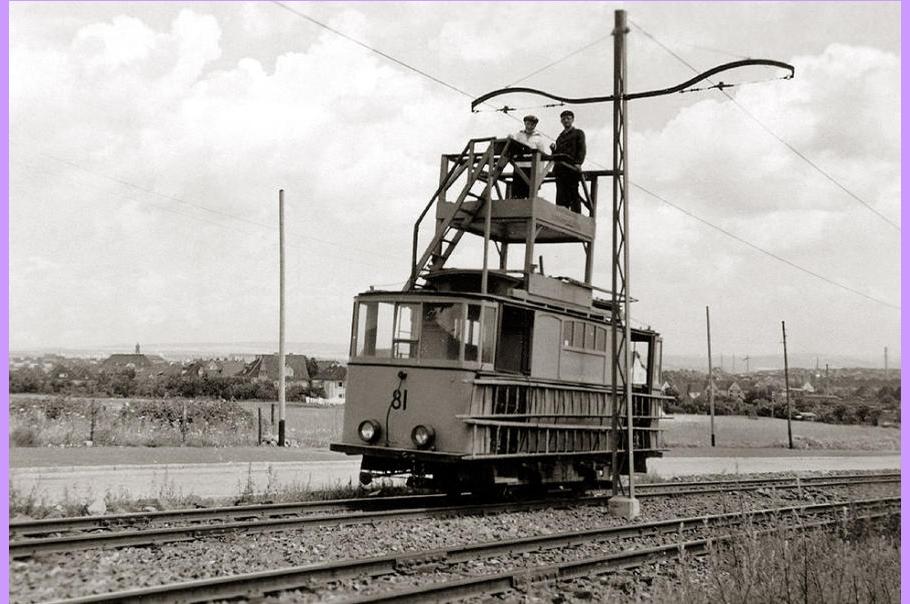


Oben: Historischer Ausleger (gerade Form, Einfachfahrlleitung) im Museum Hückeswagen. Bild: Joachim Raetzer



Oben: Ausleger für Kettenfahrlleitung. Links technische Zeichnung von Siemens; rechts Mast in Schöneiche b. Berlin. Quelle: Slg. PGL

MONTAGE DER EINFACH-FAHRLEITUNG MASTE, TRAGWERKE, AUSLEGER - VON VERSPIELT BIS NÜCHTERN



Oben: Links Mitteltragmast mit „Rüsselauslegern“ und schmiedeeisernen Verzierungen (Wien, Museumstraße, um 1900); rechts filigran wirkender Gitter-Mitteltragmast mit Auslegern ohne Zierschmuck (Kassel-Wilhelmshöhe, um 1930), Bilder: Slg. PGL

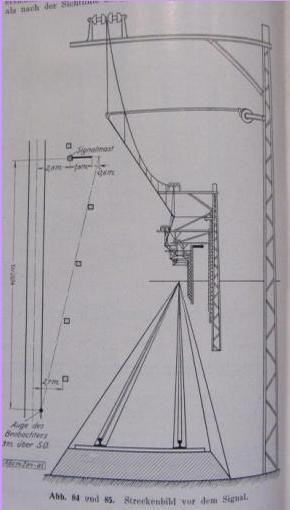


Oben: Links (1966) und rechts Gitter-Mitteltragmaste mit geradem Auslegern, die Konstruktion wird später vereinfacht. Der Fahrdrabt wird dann nicht mehr an einem Querdraht, sondern direkt am Ausleger-Tragrohr montiert (Frankfurt am Main-Hausen und -Praunheim), Bilder: Bettina Grimm



Oben: Links Vierkant-Gittermast mit Spann-Gewichten und gebogenem Ausleger für Einfachfahrleitung (Müncheberg, 2012); in der Mitte Mast mit geradem langem Ausleger für zwei Fahrdrähte (Augsburg 1930); rechts Gittermast mit geradem Ausleger für einen Fahrdrabt, am rechten Straßenrand typische Hannoveraner Gasaufsatzleuchten (Hannover um 1960), Bilder: Slg. PGL

MONTAGE DER KETTENFAHRLEITUNG OPTISCH FAST WIE BEI DER EISENBAHN



Links: Konstruktionszeichnung eines Mastes mit Ausleger für Kettenfahrleitung, daneben das Original (Dortmund, um 2000); rechts Mitteltragmaste mit zwei unterschiedlichen Befestigungen (Emmerich, 1975)



Betonmast mit Ausleger (ähnlich den Auslegern der Deutschen Reichsbahn ab 1925); rechts Gittermast als Mitteltragmast (Frankfurt-Goldstein um 1975), Bilder: links unbek. Ort und Quelle, rechts Sven Lehmann



Links: Zwei verschiedene Gittermaste auf der landschaftlich reizvollen Strecke der Überlandstraßenbahn von Ludwigshafen nach Bad Dürkheim (Rhein-Haardt-Bahn, um 2015), im Hintergrund der Pfälzer Wald; rechts Vierkantgittermast mit Gewichten zur Fahrdrahtbespannung und modernem Ausleger, ähnlich den heute üblichen der Deutschen Bahn AG. (Thüringerwaldbahn).

Bilder: Bettina Grimm und unbek./Slg. PGL

KEINE ZIERDE FÜR DAS STADTBILD - „MODERNE“ MASTE



Die seit einigen Jahren verwendeten Stahlmaste mit „H“-Profil – hergestellt von einem Unternehmen aus Peine – sind absolut unästhetisch und stören das Stadtbild teilweise massiv. Sie werden wegen der Kettenfahrlleitung häufig als tumhohe Maste geliefert und ohne Rücksicht auf Geh- oder Radwege in den Boden gerammt. Schlimm sieht auch die Verdrahtung der Straße aus. Es stellt sich die Frage, warum das so scheußlich aussehen muss? Bilder (Stuttgart, Essen, Hannover): Slg. PGL



Ganz übel ging man in Dresden bei der Sanierung der Albertbrücke – immerhin die zweitälteste Brücke der Stadt – um. Die bisherigen Reko-Betonmaste mit Zierspitzen aus DDR-Zeiten wurden abgerissen und durch grauenhafte Oberleitungsmarterpfähle (oktagon, konisch, grau, mit hässlicher LED-Industrieleuchte) ersetzt, dazu kam die typische Kettenfahrlleitung. Verantwortlich ist übrigens Dresdens oberster Gaslicht-Feind, Straßenbauamtsleiter Reinhard Köttnitz.



ES GEHT AUCH ANDERS - OPTISCH ANSPRECHENDE MASTE ALS „RETRO“



Der kleine Straßenbahnbetrieb in Naumburg setzt auf historisierende Fahrlleitungsmaste und ließ diese von einem Stahl aubetrieb anfertigen. Neue Anlagen müssen nicht hässlich sein. Es geht alles, wenn der Wille vorhanden ist.



Links: Auch bei der Siebengebirgsbahn (Bonn/Beuel-Bad Honnef) setzt man auf „Retro“. Trotz Montage der Kettenfahrlleitung hat man in Königswinter Nachbau-Stahlrohmmaste in historischem Stil aufgestellt. Also mit Zierspitzen und -ringen. Als Zugabe stehen rechts Maste mit historisierenden Auslegern, an denen keine Fahrlleitung, dafür eine elektrische Hängeleuchte im „Gaslaternen-Look“ angebracht ist. Bild: Falk2. Rechts: Nostalgisch wirkende Fahrlleitungsmaste in Debrecen (Debrecin) und Budapest. Bilder: unbek./Slg. PGL

WANDROSETTEN

Neben der Aufstellung von Masten zur Befestigung des Fahrdrabtes kamen auch Wandanker, sogenannte Wandrosetten auf. Wenn Straßen nicht breit genug waren, wurden die Fahrleitungstragwerke an diesen Rosetten befestigt.



Die Querdrähte zur Befestigung des in etwa 5,50 Metern Höhe befindlichen Fahrdrabtes benötigten eine stabile Befestigung. Die Wandrosetten (früher auch Hausrosetten) besaßen ein drehbares Mittelstück mit einer Gabel. In dieser Gabel konnte ein Schalldämpfer befestigt und dieser Schalldämpfer wiederum mit einem Abspannisolator verbunden werden. Die Rosetten wurden mit Keilschrauben an den Häusern befestigt.



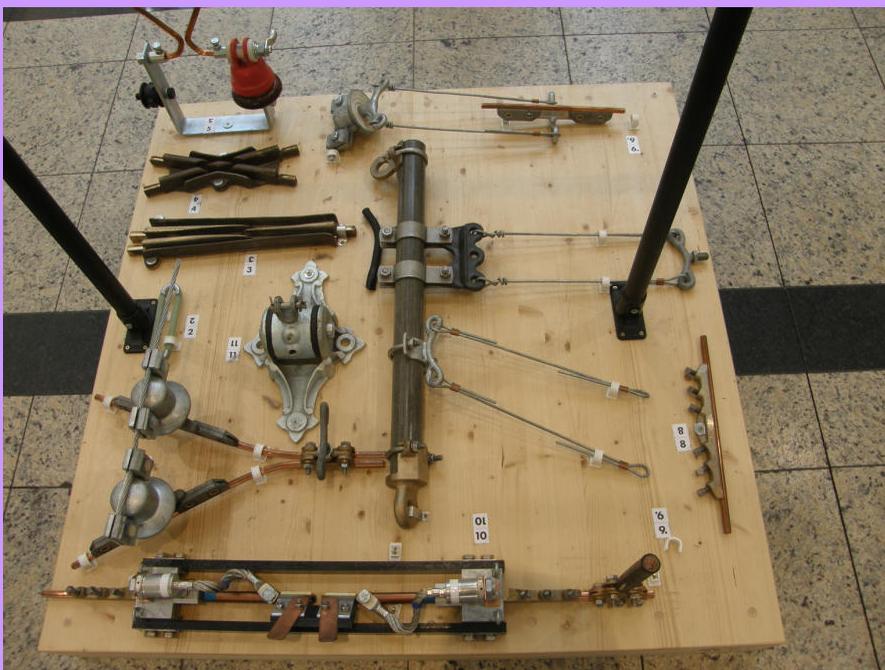
Edmund Lendl
vor seiner Rosettensammlung
im VGF-Museum Schwannheim



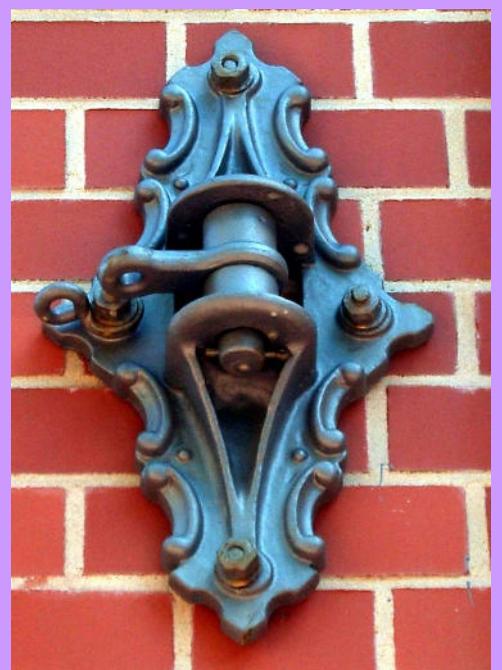
Um Verunzierungen am Mauerwerk zu vermeiden, mussten diese Wandrosetten aus Gusseisen sein. Und wie bei den Masten auch, wurden diese Rosetten teilweise prächtig verziert. Wandrosetten sind durchaus als kleine Kunstwerke anzusehen, manchmal findet man solche Relikte an Gebäuden, wo längst keine Straßenbahnen (bzw. später der sogenannte Obus) mehr verkehren. Im Straßenbahnmuseum in Frankfurt am Main-Schwanheim befindet sich eine Sammlung derartiger Rosetten (kl. Bild links).

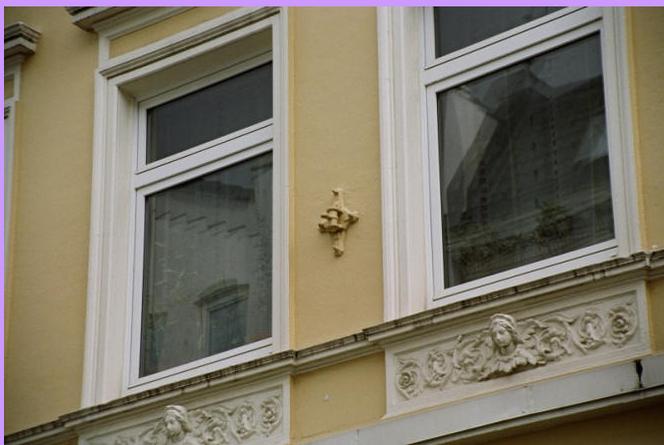


Oben: Aufwändig gestaltete Rosette; unten links eine englische Rosette; rechts eine aus Hamburg



Links: Utensilien für den Straßenbahnbetrieb, in der Mitte eine Wandrosette (Verkehrsmuseum Brunn); rechts eine Wandrosette aus Hamburg. Bilder: Wikicommons





Stummer Zeuge Wandrosette, Bild: Slg. PGL

WANDROSETTEN UND MASTE UNTERSCHÄTZTE KUNSTWERKE UND INDUSTRIEKULTUR

Die Entscheidung, ob ein Mast aufgestellt oder eine Wandrosette montiert werden würde, hing nicht nur von ästhetischen Gründen oder der Verkehrssicherheit ab, sondern hatte auch ganz profane finanzielle Gründe. Das Stellen eines Fahrleitungsmastes kostete zehnmal so viel wie die Montage einer Rosette. Um das Jahr 1900 musste man für einen Stahlrohrmast zwischen 160 und 200 Mark bezahlen, für einen Gittermast zwischen 75 und 165 Mark, für eine Wandrosette aber lediglich cirka 15 Mark.

Und dann hatte ja auch noch der Hauseigentümer ein Wörtchen mitzureden, ob eine Wandrosette befestigt würde oder nicht. Manch Hausbesitzer fürchtete nicht ganz zu Unrecht Schäden an seinem Gebäude oder die Übertragung von Schwingungen. Aber es gab auch den eher seltenen umgekehrten Fall: Ein Hausbesitzer wollte vor seinem Haus keinen Mast und bestand daher auf das Anbringen einer Wandrosette. Als das Thema akut wurde, kam es folgerichtig zu erheblichem Widerstand bei den betroffenen Hauseigentümern. Die zuständigen Baubehörden befürchteten erhebliche Verzögerungen bei der Errichtung von Straßenbahnstrecken. Die Möglichkeit, sich gegenüber widerspenstigen Hausbesitzern durchzusetzen, bot beispielsweise in den preußischen Provinzen das preußische Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Das Gesetz allein reichte jedoch nicht aus, es bedurfte einer zusätzlichen Verordnung des preußischen Königs. Diese musste von den zuständigen Behörden beantragt werden. Die Straßenbahnbetriebe in Berlin, Cassel (damals noch mit „C“) und Frankfurt am Main waren die ersten Unternehmen, denen das erforderliche Enteignungsrecht verliehen worden war. Die rechtlichen Möglichkeiten zum Anbringen von Wandrosetten wurden im Laufe der folgenden Jahrzehnte modifiziert.

Rosette oder Mast – dies wurde in den Städten offenbar sehr unterschiedlich gehandhabt. Während in Berlin Rosetten seltener waren, kamen sie in Hamburg oder Frankfurt am Main recht häufig zum Einsatz.

Auch die Zeit dieser Rosetten läuft inzwischen ab. Wegen des schwereren Gewichts der Fahrleitung behilft man sich entweder mit extrem stabilen Wandeisen oder man stellt gleich (ziemlich wuchtige) Maste auf, was für das Stadtbild aber eher abträglich ist. Immerhin hat man an manchen Orten erkannt, dass die Wandrosetten historisch wertvolle Kulturgüter sind. Daher werden sie manchmal auch mit Absicht an den Gebäuden belassen.

Bettina Grimm

Quelle: *Der öffentliche Personennahverkehr* (C. Risch, F. Lademann)
www.tramfan-ffm.de

Amts-Blatt

für den Stadtkreis und für den Landkreis Frankfurt a. M.

Nr. 37 Ausgegeben: Samstag, den 8. September 1900.

Verordnungen der höheren Bezirks- Verwaltung

Die Zinsfische
den Schuldversch.
Konfolidierten 3%
über die Zinsen für 1
bis 30. September
(Anweisungen auf di
1. September 1900 a
papier hierförlst, Ore
mittags von 9 bis 1
und festtage und der
Monats, ausgereicht
Die Zinsfische
der Kontrolle
Schalter in Em
durch die Regie
wie in Frankfu
kaffe an bezüch
Wer die Empf
trolle selbst min
durch einen Beauftrag
Reihe berechtigenden
anweisungen) mit eine

889. Auf Ihren Bericht vom 22. Juli d. Js. will Ich der Stadt Frankfurt a. M. im Regierungsbezirk Wiesbaden behufs Anbringung von Rosetten an den Straßenseiten von Häusern zwecks Befestigung von Querdrähten für den elektrischen oberirdischen Straßenbahnbetrieb in denjenigen Straßen der Stadt Frankfurt a. M., in welchen die Aufstellung von Masten für solche Querdrähte nicht gestattet werden kann, das Recht zur dauernden Beschränkung des Grundeigentums verleihen. Die eingereichte Karte folgt zurück.

Helgoland an Bord M. V. „Hohenzollern“,
den 30. Juli 1900.

gez. Wilhelm R.

Für den Minister der öffentlichen Arbeiten.
gegenges. Schöndt.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Am 30. Juli 1900 erteilte der preußische König und deutsche Kaiser Wilhelm II. der Stadt Frankfurt am Main die notwendige Verordnung zur Durchführung des Enteignungsrechts zwecks Anbringung von Wandrosetten.

VI. Sonderbestimmungen für Grundstücksbesitzer

§ 44

Hausnumerierung

Jeder Hauseigentümer muß sein Grundstück mit der von dem Stadterweiterungsamt für das Grundstück zugeteilten Hausnummer versehen.

§ 45

Öffentliche Hinweisschilder, Stromzuleitungen usw.

(1) Jeder Grundstückseigentümer muß es dulden, daß auf Grund gesetzlicher Bestimmungen oder Anordnungen an seinem Haus oder Grundstück diejenigen Zeichen, Aufschriften und Vorrichtungen angebracht, entfernt oder ausbessert werden, die dem Straßenverkehr, der Straßenbezeichnung, dem Hinweis auf Gas-, Strom- und Wasserleitungen sowie auf andere öffentliche Einrichtungen wie Entwässerungsanlagen, Hochwasserschutz dienen und zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren erforderlich sind.

(2) Hierunter fallen auch Wandarme für Laternen, Wandrosetten zur Befestigung von Straßenbahn- und Obusoberleitungen, Straßenbeleuchtungskörper mit ihren Bedienungs- und Stromzuführungseinrichtungen, ferner öffentliche Feuermelder, Leuchtschilder, Verkehrszeichen und Kurvenspiegel.

(3) Die genannten Schilder und Einrichtungen dürfen nicht unsichtbar oder unkenntlich gemacht, beschädigt, zerstört oder entfernt werden.

Oben: Die „Polizeiverordnung über die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung an und auf den Straßen der Stadt Frankfurt am Main“ vom 20. Juli 1954 regelte in Abschnitt VI „Sonderbestimmungen für Grundstücksbesitzer“, wie beim Anbringen von Wandrosetten zu verfahren ist. Nach § 45 hatten die Hauseigentümer die Anbringung u.a. von Wandrosetten von Straßenbahn- und Obusoberleitungen zu dulden.

BILDERGALERIE DER MASTE + KANDELABER



Oben: Truppenparade am Albertpark in Dresden um 1910
 Unten: Der Platz vor dem Frankfurter Hauptbahnhof um 1900
 Rechts: Wiesbaden, vermutlich Wilhelmstraße

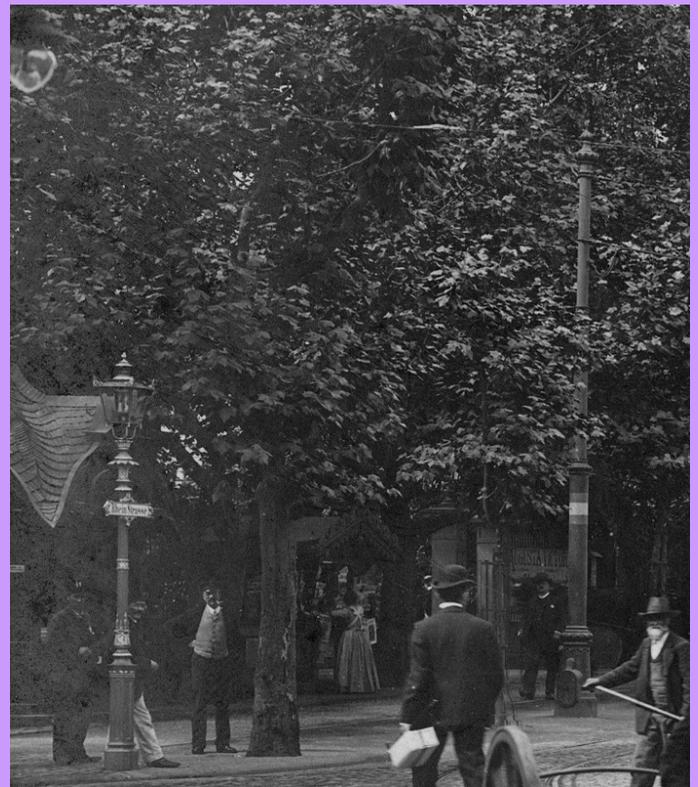


Unten: Schleusenbrücke mit Bauakademie in Berlin (1910)



ZEITRAUM 1900-1910

Ein Blick nach
 Dresden, Frankfurt
 am Main, Wiesbaden
 Berlin + Königsberg



Oben: Einträchtig stehen die Alt-Wiesbadener Gaslaterne und der
 Oberleitungsmast nebeneinander (1910)

Unten: Mächtig wirken diese Gaskandelaber
 (Regenerativlampen) gegen die eher zarten Fahrleitungsmaste
 auf dem Steindamm in Königsberg/Preußen



ZEITRAUM 1920-1935



Oben: Fahrleitungsmaste mit Ausleger und Gashängeleuchten in Berlin, Sonnenallee/Ecke Treptower Str. (1925)



Einträglich zusammen: Gasleuchte, elektrischer Bogenlichtkandelaber und ein Fahrleitungsmast. Im Stil passte alles zusammen. Das Gebäude im Hintergrund, das „Haus Rebstock“ wurde im 2. Weltkrieg zerstört. Nun wird es rekonstruiert und im nächsten Jahr eingeweiht.



Oben: Weit verbreitet und Stadtbild prägend waren in den 1920er und 1930er Jahren die Gasleuchte „Bauart Köln“ und der Rundstahlmast mit „Zwiebel“
Links: Recht selten waren diese Gittermaste, die gleichzeitig eine Überspannung für elektrisches Licht trugen. Gasleuchten gibt es außerdem. Bilder: Slg. PGL

ZEITRAUM AB 1945



Oben: Vor dem Holstentor in Lübeck fahren schon lange keine Straßenbahnen mehr. Bemerkenswert die ungewöhnlichen Maste mit ihren Auslegern (um 1952).



Auch in Wiesbaden ist die Straßenbahn schon lange Geschichte. Es gibt aber Pläne, sie als moderne Stadtbahn neu zu beleben (um 1950).



Oben: In der Bahnhofstraße in Berlin-Lichtenrade ist 1955 eine sehr moderne Kettenfahrlösung installiert. Gashängeleuchten an Schwanenhals-Kandelabern sorgen für Licht.



Die Raimundstraße in Frankfurt am Main-Ginnheim. Hier wohnten viele US-Amerikaner, daher die teilweise ungewöhnlichen Auto-Fabrikate. Die Straßenbahn verschwand hier 1963. Teilweise standen die schönen Gittermaste noch bis Anfang der 1970er Jahre, da an ihnen elektrische Leuchten an kleinen Auslegern angebracht waren.



Oben und unten rechts: In den 1950er Jahren setzten viele Städte auf den elektrischen Obus. So auch in Berlin (oben) und in Moers (rechts). In Berlin-Marzahn war es damals noch ausgesprochen ländlich. Beeindruckend die Wendeschleife mit dem Gittermast, der mit seinen vielen Auslegern wie eine gewaltige Spinne aussieht. Ganz rechts lugt eine Gasleuchte hervor.

Mittleres Bild rechts: In den 1970er Jahren verloren in Frankfurt am Main (hier die Parlamentsstraße) die verbliebenen Rundstahlmaste der frühen Tram-Zeit ihre schmuckvollen Sockel, die Zwiebel-Spitzen blieben, einige existieren bis heute.

Bilder: tramania.de und drehzscheibe-foren; Frank da Cruz, Bettina Grimm, Slg. PGL



FAHRLEITUNGSMASTE ALS DENKMALE DER INDUSTRIEKULTUR



Links: Historische Maste im Technikmuseum Ferlach; Mitte: Gittermast mit Ausleger (ohne Funktion) im Straßenbahnbetriebshof Cottbus-Neu Schmellwitz; rechts der denkmalgeschützte Straßenbahn-Betriebshof Niederschönhausen in Berlin, davor seltene Gittermaste.



Bilder links:
Lost Place: Gittermast ohne Funktion irgendwo im Grünen; Mitte: In Prag hat man dem früheren Obus im Stadtteil Vinorahdy mit der Erhaltung einer ganzen Wendeschleife samt Maste und Fahrdräht ein Denkmal gesetzt; rechts: In Dresden stehen in einer Grünanlage an der Hauptstraße, Nähe Dreikönigskirche drei historische Maste mit Auslegern ohne Funktion.



Frankfurt am Main. Links und Mitte: Vor etwa fünf Jahren wurde völlig überraschend dieser Stahlrohrmast mit Jugendstilsockel aufgestellt – doch nach ein paar Monaten verschwand er wieder. Der Mast war ein Hingucker, historisch leider etwas falsch „zusammengesetzt“. Der Sockel gehörte zu einem in Frankfurt weit verbreiteten Lichtmast mit Bogenausleger für eine elektrische Leuchte. Die Kombination mit der „Zwiebel“-Mastspitze gab es so wohl nicht, da zum „Zwiebel“-Mast ein anderer Sockel gehört. Was war aber der Grund für das plötzliche Aufstellen und wieder Entfernen? Angeblich wollte man das Stadtbild verschönern, aber der Mast sei an dieser Stelle ungeeignet gewesen und eine sichere Fahrleitungsmontage nicht möglich. Der wunderbare Mast soll seitdem sein Dasein auf einem Hof der Stadtwerke fristen. Rechts daneben: Der letzte historische Stahlgittermast in Frankfurt. Kürzlich stand er noch an den Riederhöfen. Bilder: Bettina Grimm



Dieser Mast steht in Posen (PL) auf dem Wildecki Platz – und unter Denkmalschutz. Bild: Wikicommons

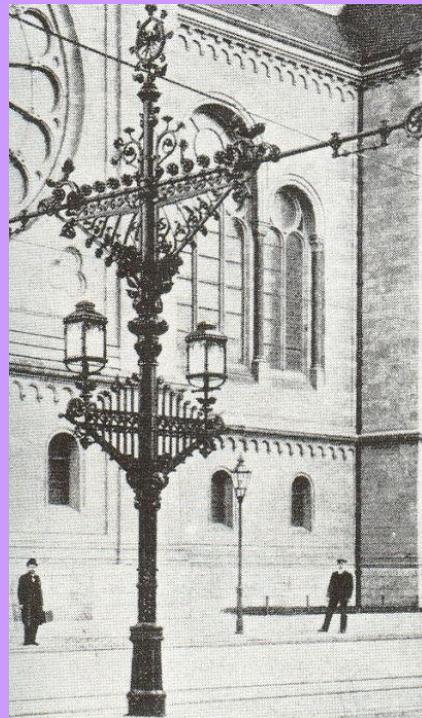
FAHRLEITUNGSMASTE MIT GASBELEUCHTUNG

Heutzutage ist es oft zu sehen: Fahrleitungsmaste für die Oberleitung der Straßenbahn, die gleichzeitig Lichtträger sind. Oder andersherum ausgedrückt: Mastleuchten, die gleichzeitig zur Befestigung der Oberleitung dienen. Derartige Konstruktionen dienen der Praktikabilität. Warum sollte man auch Maste doppelt auf der Straße aufstellen, wenn man sie für mehrere Ziele nutzen kann? Vom Kostenfaktor ganz zu schweigen.

Zu früherer Zeit waren derartige Kombinationen eher selten. Als die elektrische Straßenbahn die Städte eroberte, verwendete man – wie bereits erwähnt – meist schmuckvolle Fahrleitungsmaste, während die Gas- oder Elektrobeleuchtung an bzw. auf eigenen Kandelabern montiert war. Doch bald gab es erste Versuche, beides miteinander zu verknüpfen. Ein bekanntes Beispiel waren die rund um die Berliner Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche aufgestellten Oberleitungsmaste, die Franz Schwechten, Architekt der Kirche, eigens sowohl für die Straßenbahn als auch für seine Gasbeleuchtung rund um den Kirchenbau entworfen hatte. Mehr dazu im Zündfunken, Ausgabe Nr. 70, Seite 47. Die Maste blieben bis in die 1930er Jahre stehen, allerdings wurden die Gasleuchten vermutlich nach 1918 entfernt.

Daneben gibt es weitere Beispiele derartiger Beleuchtungsanlagen. Aus der frühen Zeit des Straßenbahnbetriebes in Frankfurt am Main sind Maste mit daran angebrachten „Alt-Frankfurter Biedermeierlaternen“ bekannt. Auch in Hamburg montierte man auf repräsentativen Plätzen Modellleuchten an Fahrleitungsmasten.

Zu Beginn der 1920er Jahre wurden Gasansatzleuchten entwickelt, die man zunächst an Auslegern montierte, welche wiederum häufig auf Gusskandelabern aufgesetzt worden waren. Aber man versuchte sich auch an der Montage dieser Ansatzleuchten an Maste der Fahrleitung. Beispiele aus Hamburg und Frankfurt belegen das.



Links und unten: Die von Franz Schwechten entworfenen Fahrleitungsmaste für den Platz rund um die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche. Zunächst waren an den Masten jeweils zwei vierseitige Gaslaternen montiert. In den 1920er Jahren wurden die Mast-Gasleuchten entfernt. Die Maste selbst standen bis in die 1930er Jahre auf dem Auguste-Viktoria-Platz (heute Breitscheidplatz).

Bilder: Links im Hintergrund die Gedächtniskirche; unten links angeschnitten das Romantische Café und der Blick in die Tauentzienstraße.

Quelle: Slg. PGL und Willy Pragher



Rundstahlmaste mit vierseitigen Gaslaternen, links mit Schnittbrennern, rechts vermutlich mit stehendem Gasglühlicht. Bilder: Slg. PGL

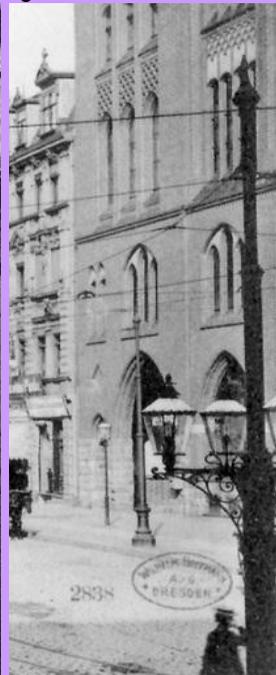


Gashängeleuchten schienen als Beiwerk für Fahrleitungsmaste ebenfalls sehr geeignet. Derartige Beleuchtungs-Installationen sind aus vielen Städten bekannt, zum Beispiel aus Berlin, Aachen, Tilsit, Gelsenkirchen, Dresden, Leipzig.

In den 1950er Jahren wurden ebenfalls solche Montagen vorgenommen, gerne griff man auf Ausleger zurück, an die man Gasansatzleuchten montierte. Diese Ausleger wurden dann an Fahrleitungsmaste angebracht. Doch diese Konstruktionen waren eher selten und blieben eine kurze Episode. Mit der flächendeckenden Demontage der Gasbeleuchtung, die mehr oder weniger überall in Deutschland stattfand, verschwanden solche Anlagen.

Üblich war es offenbar, grundsätzlich stabile Masten für die Oberleitung zu verwenden und daran Ausleger mit Gasleitungen anzubringen. Die umgekehrte Variante, also beispielsweise Gashängelichtmaste, die gleichzeitig zur Befestigung der Oberleitung dienten, sind praktisch nicht bekannt. Vielleicht sprach die Bauweise der Gasmaste dagegen oder die einschlägigen Vorschriften untersagten solche Verwendungen. Doch es gab Ausnahmen: Für die 1909-1912 erbaute Putlitzbrücke in Berlin wurden eigens spezielle Gasmaste für Hängeleuchten entwickelt, an denen man die Tragwerke für die Befestigung der Fahrleitung anbrachte. Der Entwurf stammte von dem Architekten und Kunstgewerbler Arno Koernig (1870-1939), der zum Werkring, einem Zusammenschluss Berliner Künstler gehörte. Diese besondere Brückenbeleuchtung mit sehr robusten, genieteten Stahlmasten verschwand mit dem Abriss der Putlitzbrücke in den 1970er Jahren. Ein Kandelaber mit zwei Brückengeländerfeldern konnte gesichert werden und steht heute im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum (Bilder Seite 81).

Bilder: Oben Aufnahme aus Frankfurt-Bockenheim (Kirchplatz) mit mehreren Masten, auf der kleinen Verkehrsinsel ist der Mast mit zwei Gaslaternen bestückt. Bemerkenswert auch die Plakatsäule rechts. Unten links ein Mast mit drei Berliner Modelleuchten (Berlin, Hallesches Tor). Rechts – leider angeschnitten – Mast mit drei, eventuell auch vier Modelleuchten „Alt-Königsberg“ (Königsberg, Gesekusplatz). Bilder: Slg. PGL und W. Titzenthaler



Hamburg, Großes Burstah: Links (um 1895) trägt der Fahrleitungsmast drei Berliner Modelleuchten, rechts (1903) sind sie ausgetauscht worden gegen das klassische Modell „Alt-Hamburg“. Bilder: unbekannt/Slg. PGL

VON DER MODELLEUCHE ZUR HÄNGELEUCHE



Oben: Gaslaternen und Gittermaste prägen das um 1910 entstandene Bild vom Straßenbahnbetriebshof Dresden-Mickten.
 Unten: Links der Blick auf einen Rohmast mit Jugendstilauslegern und Gashängeleuchten, in der Mitte ein Mast mit Bischofsstab-Auslegern, rechts wieder feinsten Jugendstil bei diesem Mast in Gelsenkirchen. Als Spitze dient das Symbol des Bergbaus, Schlägel und Bergeisen. Bildausschnitte: Slg. PGL

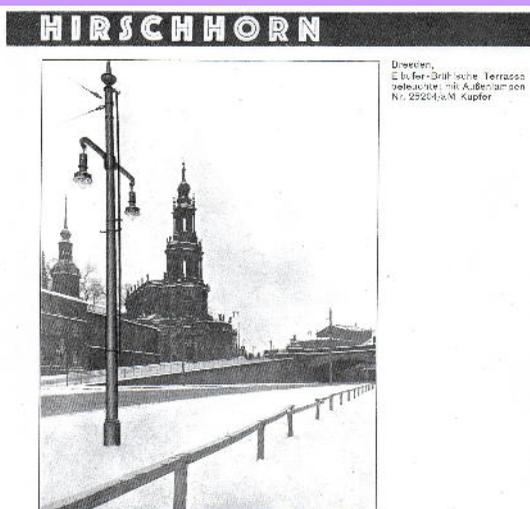




Oben links: Frankfurt/Main, Mast mit Gasansatzleuchten vor dem Schauspielhaus (um 1925); rechts Mast mit Hirschhorn-Hängeleuchte inkl. Blohmglöckchen in Worms (1933); unten links Werbung für Gasansatzleuchten zur Mastmontage; rechts Rundstahlmast mit mächtigem Sockel. Am Mast ist eine Art „Galgen“-Ausleger mit einer frühen Gashängeleuchte angebracht (Dresden, Schillerplatz). Bilder/Bildausschnitte: Slg. PGL



Fahrleitungsmaste mit Gashängeleuchten in Gelsenkirchen (Ueckendorfer Platz), die Mastkrone ist vasenförmig. Im Hintergrund eine Gasansatzleuchte. Bildausschnitt/Quelle: Gelsenkirchener Geschichten



Die Firma Hirschhorn warb in ihrem Prospekt für Gasleuchten zur Mast-Montage. Das rechte Bild zeigt die Maste nebst Gasleuchten im Elbe-Hochwasser (Januar 1932). Bilder: Slg. PGL und Bundesarchiv 102-12895



H.G.W.

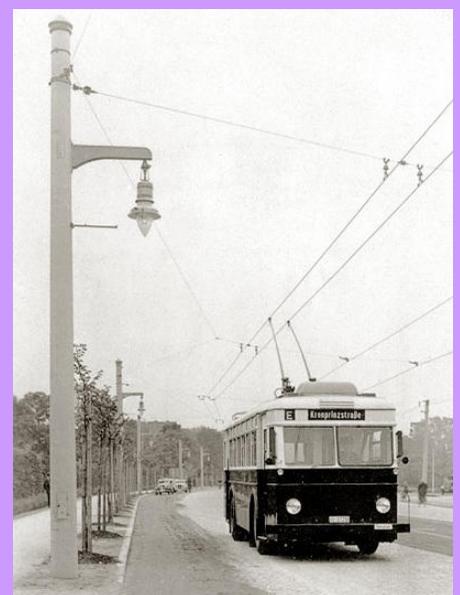
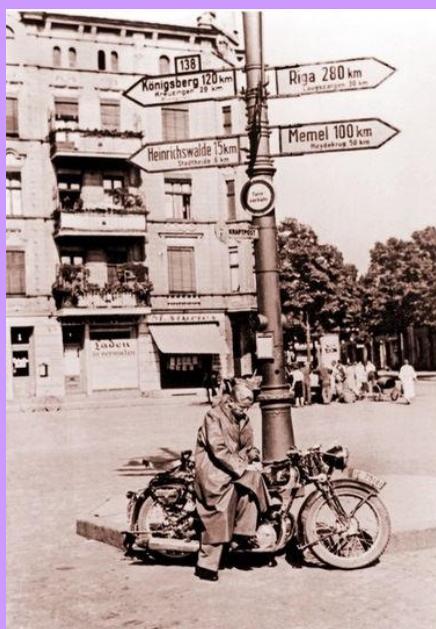
Gas-
Straßen-
beleuchtung
u. Verkehrs-
richtungsschild
(gasbeleuchtet)
an Straßenbahn-
Oberleitungsmast

1938

Oben: Hamburg war nach Berlin die deutsche Stadt mit den meisten Gasleuchten. Weit über 20.000 Laternen, dazu jede Menge gasbeleuchtete Schilder. Genutzt wurden auch Maste der Straßenbahn, wie diese Abbildung zeigt. Quelle: HGW. Unten: Auch in Prag wurden Gashängeleuchten an Fahrleitungsmasten angebracht. Bild: Slg. PGL



Oben und unten: Tilsit in Ostpreußen, am nordöstlichsten Rand Deutschlands: Offenbar ein höchst beliebtes Fotomotiv war dieser Straßenbahn-Fahrleitungsmast mit zwei Gashängeleuchten und zahlreichen Schildern. Auf den Richtungsschildern stehen zum Teil Namen, die keiner mehr kennt. Auch eine Busstation befand sich hier (Bild um 1935). Quelle: Slg. PGL



Leipzig: Betonmast für die Fahrleitung des Obusses sowie Ausleger für Gashängeleuchte (hier ein Fabrikat der Fa. Thomas), Bild: Slg. PGL



Hamburg: Oben Mast mit drei Maxilux-Ansatzleuchten; unten sogar mit vier, Hersteller Firma Rech. Bestückung mit Blohm-Glocken. Auch die Richtungspfeilschilder sind gasbeleuchtet.



Oben: Berlin um 1925: Pressgasleuchten mit hoher Lichtintensität wurden auch an Straßenbahn-Fahrleitungsmasten angebracht. Hier der Blick in die Tauentzienstraße.
Bild: Willy Pragher

Unten: In den 1950er Jahren brachte man gelegentlich Ansatzleuchten mit Auslegern an Fahrleitungsmaste an wie hier in Minden. Bild: Archiv schmalspur-ostwestfalen



Ganz links: Putzlitzebrücken-Gaskandelaber im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum.
Daneben die Putzlitzebrücke um 1955 mit ihrer speziellen Gasbeleuchtungsanlage. Die genieteten Stahlmasten trugen im Laufe der Jahrzehnte verschiedene Gashängeleuchten-Modelle.

Bilder: Slg. PGL

Bei der elektrischen Beleuchtung gab es durchaus Hochmaste, die gleichzeitig zur Befestigung der Fahrleitung dienten und in früherer Zeit äußerst repräsentativ aussahen. Leider hat sich bis heute so gut wie nichts davon erhalten.

So existierten in Berlin und Köln sehr markante Lichtständer, die gleichzeitig Fahrleitungsmaste waren. Ein besonders auffälliges Beispiel wurde 1889 auf dem Jungfernstieg in Hamburg aufgestellt (Berichte auf den folgenden Seiten).

Bis in die 1980er Jahre konnte man beispielsweise auch in Wien derartige Maste aus der k.u.k.-Epoche finden. Im Laufe der Jahre hatte man dort meist die ursprünglichen elektrischen Hängeleuchten entfernt und deren Ausleger abgeschnitten, dafür einen anderen Stahlausleger in Peitschenform montiert. Die Sockel blieben zunächst aber unangetastet. Das sollte sich allerdings ändern. In den letzten Jahren ist Wiens Stadtverwaltung daran gegangen, diese historischen Maste gnadenlos abzureißen und zu verschrotten. Auch lokale Bürgerproteste konnten hier nicht helfen.



Zusammenfassend ist festzustellen, dass bis heute der historische Wert von Masten und Kandelabern nicht erkannt wird. Anstatt das wenige Material, das alle Stürme der Zeit überlebt hat, zu pflegen und zu erhalten und es der Nachwelt zu präsentieren, wird es wahlweise zerstört oder verschwindet irgendwo in Depots oder auf abgegrenztes und für die Öffentlichkeit nicht zugängliches Terrain von Stadtwerken oder Energieversorgern. Allerdings gibt es einige wenige Beispiele, wo man den Wert historischer Maste durchaus erkannt hat. So wurden verschiedentlich ehemalige Fahrleitungsmaste unter Denkmalschutz gestellt (Bilder auf Seite 75).

Bei der Beleuchtung lässt sich zweifellos erkennen, dass man sich in den zuständigen Behörden das notwendige Fachpersonal, beispielsweise Historiker oder Lichttechniker, spart und es wenig kompetenten Personen ermöglicht, für eine qualitativ schlechte Stadtbeleuchtung zu sorgen. Was früher selbstverständlich war, nämlich sachkundige Licht-Experten zu Rate zu ziehen, ist inzwischen nicht mehr üblich. Und so muss sich niemand wundern, wenn unsere Städte mit hässlichen Lichtständern und unpassender Beleuchtung zugestellt werden.



Seite 22

WIEN

Donnerstag, 10. Dezember 2009

Bestand historischer Kandelaber wird erfasst • Heftige Kritik an der Stadt Wien

Kahlschlag bei alten Leuchten, Denkmalamt zieht Notbremse

Schwarzenbergplatz, Ring, Naschmarkt: Da immer mehr historische Kandelaber durch moderne Leuchten ersetzt werden sind, zieht das Bundesdenkmalamt (BDA) die Notbremse: Bis März wird der Bestand aller alten Laternen in Wien erhoben, um „zu retten, was noch zu retten ist“. Das BDA wirft der Stadt Säumnigkeit vor.

Denn diese Bestandserhebung hätte schon vor Jahren erfolgen sollen, meint Richard Wittasek vom BDA. Er stellt der MA 33 (Licht) und der MA 19 (Stadtbild) die Rute ins Fenster. „Wir

können nicht jeden einzelnen Mast unter Schutz stellen, aber wir werden künftig viel strenger auf das Gesamt-Ensemble achten.“

Auslöser ist der Aufschrei rund um die hundert Jahre alten Jugendstil-Maste beim

erläutert Erich Petulli von der MA 19. Lediglich fünf alte Kandelaber im Bereich des Flohmarkts wurden (als Nachbildungen) erhalten bleiben.

Um 1914 habe es 1500 historisch wertvolle Leuchten in Wien gegeben, so Kupf. Heute stehen nur wenige. „Manche wurden als Altisen verkauft.“ Andere landeten im Ausland und sorgen dort für helle Straßen.



Neues Licht am Naschmarkt

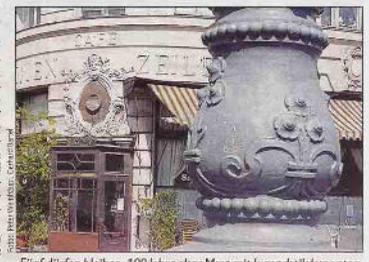
„So kann Integration nicht funktionieren“

„Wir respektieren die Religionsfreiheit. Es kann jedoch nicht sein, dass aus falsch verstandener Toleranz Schweinefleisch aus den Wiener Kindergärten verschwindet“, empört sich ÖVP-Gemeinderat Wolfgang Aigner. So könne Integration nicht funktionieren. Es dürfe nicht sein, dass sich österreichische Kinder an die Lebensweise Andersgläubiger anpassen müssen.

VON ALEX SCHÖNHERR

Naschmarkt. Sie sind größtenteils entfernt und durch schnörkellose Versionen ersetzt worden. Denkmalschützer sprechen von der „Zerstörung“ des Stadtbildes – aus reinem Profitdenken. „Die Laternen müssen nur billig und stromsparend sein. Alles andere interessiert die Politik nicht“, kritisiert der Kunstexperte Professor Martin Kupf.

„Die alten Maste waren kaputt. Ein Nachguss wäre unheimlich teuer gekom-

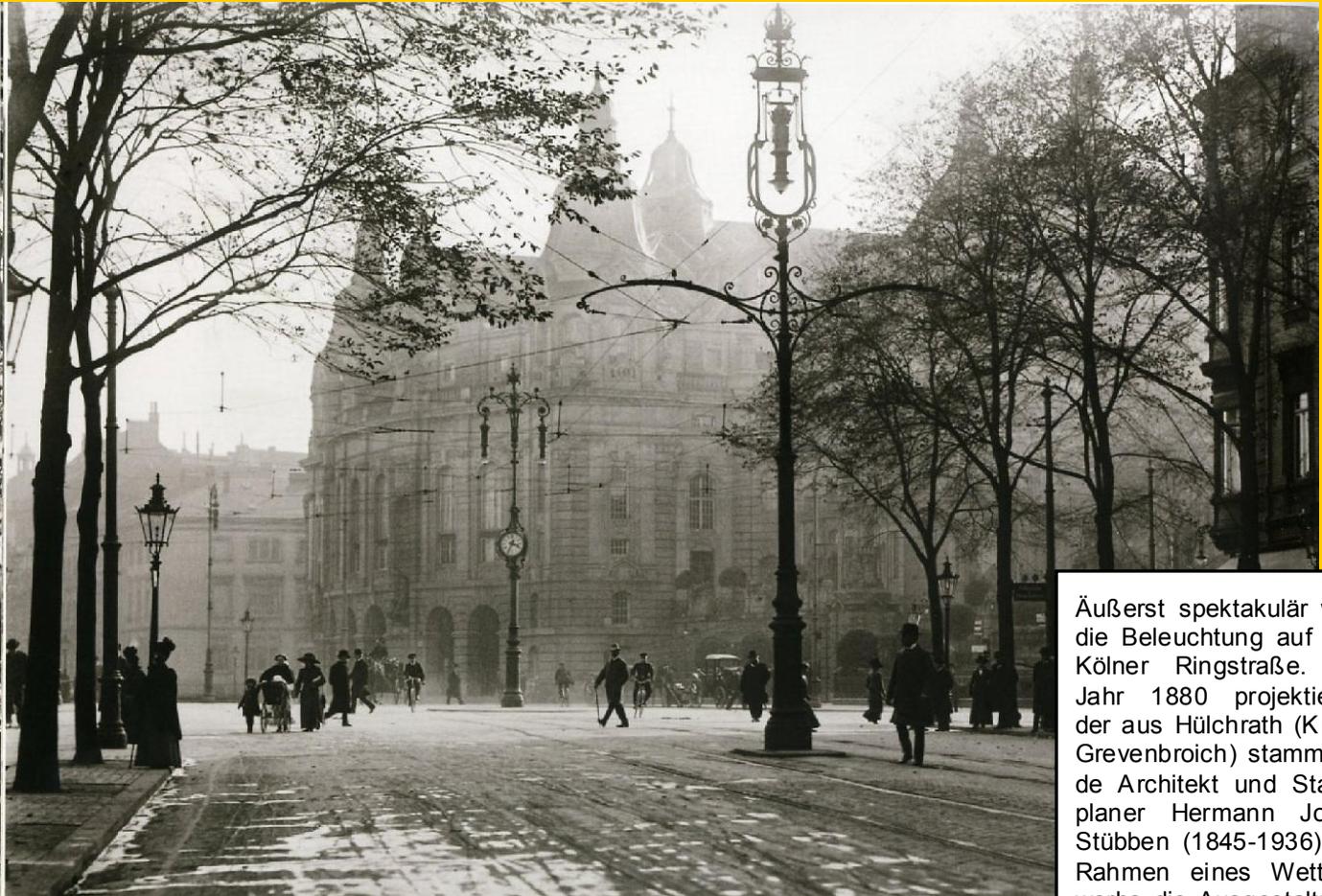


Fünf dürfen bleiben: 100 Jahre alter Mast mit Jugendstilelementen

Bilder oben: Kandelaber für elektrische Beleuchtung mit Schnekenausleger und rechts die veränderte Form mit Peitschenausleger und unschönen Leuchten im Butterdosendesign. Unten: Wiens Zeitungen berichteten über die Zerstörungswut der Wiener Stadtverwaltung. Linke Seite: So sieht es aus, wenn Jugendstilkandelaber gegen hässliche Stahlstiele ausgewechselt werden, und das vor historischer Kulisse. Ein Akt von Kulturbanausentum! Alle Bilder: Martin Kupf

DIE KÖLNER RINGE

1886



Bilder oben und rechts unten: Der Hohenzollernring um 1910. Bilder: unbek./Slg. PGL

Äußerst spektakulär war die Beleuchtung auf der Kölner Ringstraße. Im Jahr 1880 projektierte der aus Hülchrath (Kreis Grevenbroich) stammende Architekt und Stadtplaner Hermann Josef Stübgen (1845-1936) im Rahmen eines Wettbewerbs die Ausgestaltung einer großen Ringstraße.

Der gemeinsam mit Karl Henrici (1842-1927) aus Aachen entworfene Plan mit dem Motto „König Rhein“ erhielt den 1. Preis. Stübgen wurde 1881 zum Stadtbaumeister ernannt und richtete fortan die gesamte Planung der Neustadt auf den neuen Prachtboulevard Kölns aus. Stübgen und Henrici haben die „Kölner Ringe“ bewusst als Kette festlicher Räume gestaltet und in zehn Abschnitte unterschiedlicher Breite und Gestaltung gegliedert. Am 11. Juni 1886 – vor 130 Jahren – konnte die Einweihung dieses Prachtboulevards gefeiert werden. Zur Gestaltung dieser Prachtstraße gehörten auch die Fahrleitungsmaste der Straßenbahn, die zusätzlich der Beleuchtung dienten. Das „Modell Ringstraße Köln“ wurde vor einigen Jahren von einem Modellbahnhersteller im Maßstab 1:87 nachgebaut und vertrieben.



Die Kölner Ringe galten Ende des 19. Jahrhunderts als einer der schönsten Straßenzüge der Welt. Der Umstieg von der Pferdekutsche auf das Automobil, die rasante Zunahme des Kraftverkehrs, die enorme Zerstörung der Randbebauung im II. Weltkrieg, die damit verbundene Standortverlegung des Opernhauses und später die Verlegung der Straßenbahn in den Untergrund veränderten immer wieder das Erscheinungsbild dieser einstigen Prachtmeile.

Zitat: „Welch entscheidenden Anteil an der Gesamterscheinung der Kölner Ringe die schöne Gestaltung der Laternen, Kandelaber, Raseneinfassungen, Feuermelder, Verkaufsbuden oder Bedürfnisanstalten hatte, deren Form sorgfältig ausgewählt und der Umgebung angepasst wurde, das machen die alten Bilder ebenso deutlich, wie sie uns heute die Wirkung einer schlichten klassischen Pflasterung schmerzlich bewusstmachen.“ So der Text einer Denkmalstudie.

1889 DIE HAMBURGER „CHINESENGALGEN“



Alsterpavillon mit Jungfernstieg im Jahr 1905

Zu den markantesten und auch kuriosesten Fahrleitungsinstallationen gehörten die im wilhelminischen Prunkstil entworfenen Maste für den Jungfernstieg in Hamburg. Als der Jungfernstieg im Jahr 1889 wieder einmal umgestaltet und der alte Alsterpavillon abgerissen wurde, entschloss man sich für die Installation einer elektrischen Beleuchtung mit Bogenlampen. Da zu diesem Zeitpunkt auch der Verlauf der Straßenbahn geändert und künftig über den Jungfernstieg geführt werden sollte, entwarf der in Hamburg geborene Bauingenieur Franz Andreas Meyer (1837-1901) einen aufwändig gestalteten Straßenbahn-Fahrleitungsmast mit zwei daran montierten Bogenlampen. Von diesem Modell wurden schließlich 24 Stück auf dem Jungfernstieg aufgestellt, auf der zur Alster abgewandten Seite war die Oberleitung für die Straßenbahn befestigt.

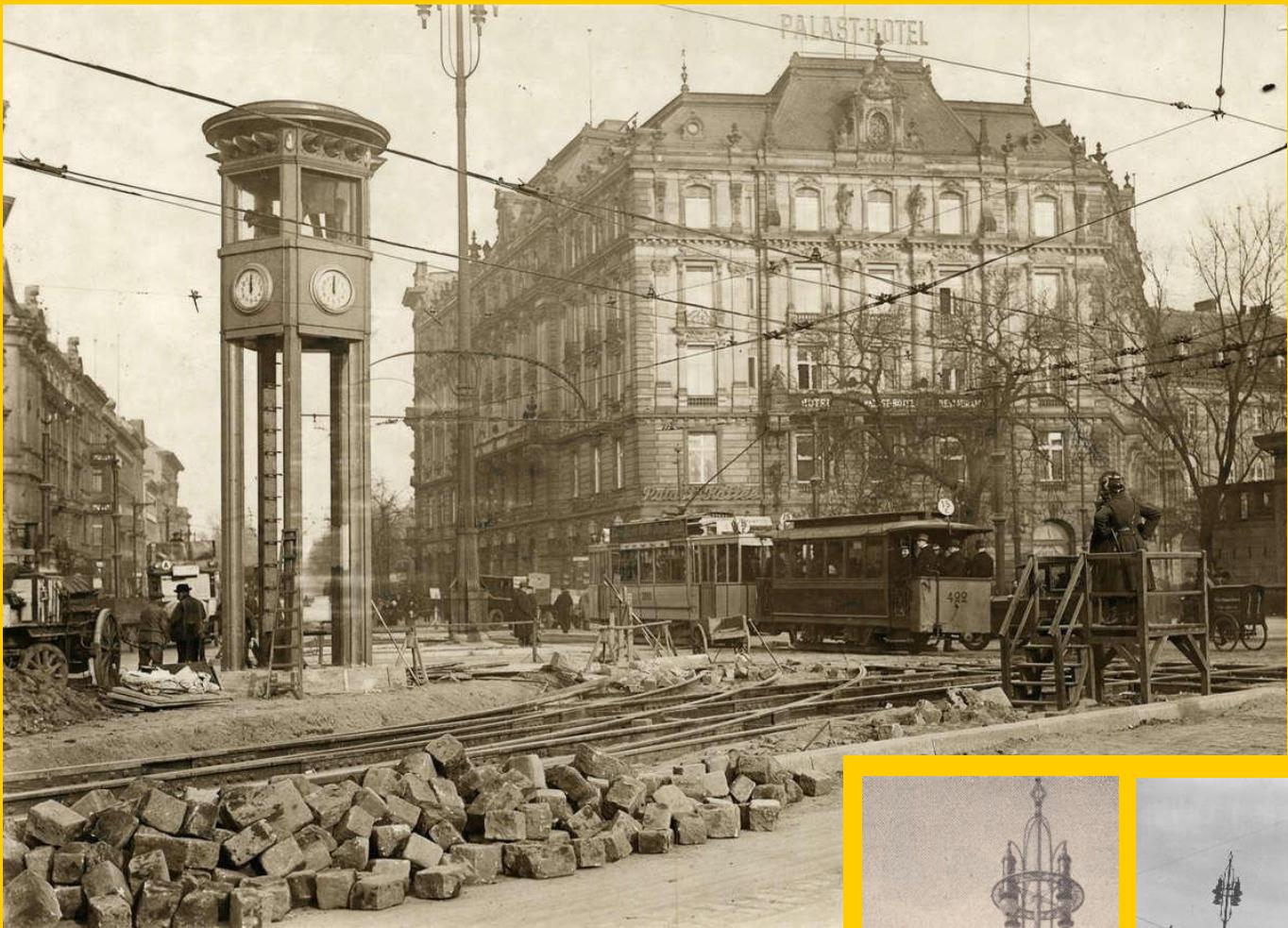
Die mit Schmuckelementen überbordenden Maste sollten der Bevölkerung gefallen und die Akzeptanz für die Fahrleitung der Straßenbahn erhöhen. Allgemein empfand man die Fahrdrähte damals als Verschandelung des Stadtbildes. Doch das Volk reagierte mit Spott auf diese Installation und bezeichnete die Maste als „Chinesengalgen“. Um die Jahrhundertwende waren 214 öffentlich betriebene Bogenlampen in Hamburg installiert. Demgegenüber standen zu dieser Zeit über 25.000 Gasleuchten, viele gehörten allerdings Privatbesitzern. Zum Vergleich noch das Jahr 1919: 30.000 Gas- und 2.000 Elektroleuchten.



Jungfernstieg mit auffälligen Kandelabern für Licht und Oberleitungsbefestigung. Bilder: unbekannt/Slg. PGL

DIE HOCHMASTE AUF DEM POTSDAMER PLATZ IN BERLIN

1905



Gleisbauarbeiten am Potsdamer Platz (1925). Hinter dem neu aufgestellten Verkehrsturm steht einer der beiden Hochmaste mit Fahrdrahtthaltern. Bild: Willy Pragher

Im Jahr 1905 wurden auf dem Potsdamer Platz in Berlin zwei Hochmaste für elektrisches Bogenlicht mit jeweils vier Intensiv-Bogenlampen aufgestellt. Die Lichtpunkthöhe betrug enorme 18 Meter, die Gesamthöhe der Maste lag bei 21 Meter. Bogenlampen-Hochmasthanlagen galten mit ihrem grell-weißen Licht zu Beginn des 20. Jahrhunderts als modernste Form der Stadtbeleuchtung, vor allem für repräsentative Plätze. In Berlin wurden mehrere dieser Anlagen errichtet, sie erreichten Höhen bis zu 25 Meter. Das Besondere an den beiden Hochmasten auf dem Potsdamer Platz: Sie waren gleichzeitig Träger der Fahrleitung für die Straßenbahn. Der Entwurf für diesen monumentalen Lichtständer stammte von dem in Heilbronn geborenen Architekten und Kunstgewerbler Emil Högg (1867-1954). Hergestellt wurden die beiden Kandelaber („Intensivflammen-Bogenlampen-Lichtmast-Paar“) von der Berliner Kunstschmiedewerkstatt Schulz & Holdefleiss. Im Jahr 1927 wurde die Tragkonstruktion für die Fahrleitung von den Hochmasten bereits wieder abmontiert und die Oberleitung anderweitig befestigt (kleines Bild rechts).

Högg war ein Vertreter des dekorativ-geometrischen Stils, seine Kandelaber waren in der Regel schmuck- und strukturlos, materialgerecht gestaltet und wiesen lediglich im Sockelbereich gewisse Gliederungen auf. Außer Kandelaber für elektrische und für gasbetriebene Beleuchtung entwarf Högg vor allem Gebäude und Denkmäler.

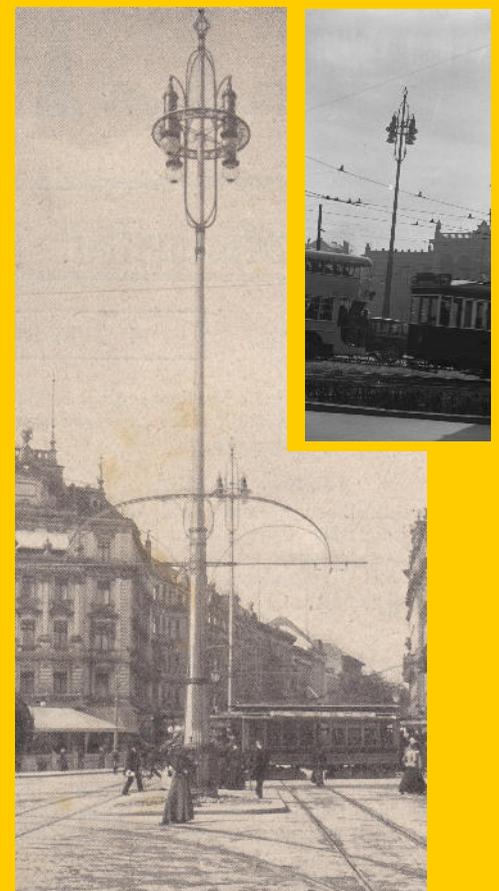


Abbildung: Berliner Architekturwelt (1905)

1905/07 DIE KÖNIGSBERGER KLAPPBRÜCKEN

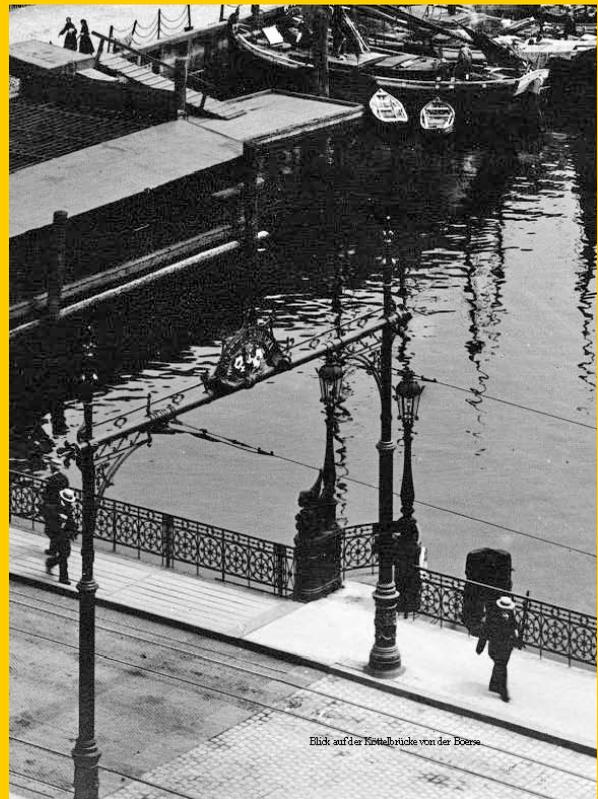


Die Kaiserbrücke in Königsberg/Pr. mit Fahrleitungsportalen aus reich verzierten Rohrmasten und Querträgern. Die Brücke ist mit Gaskandelabern auf Obelisken bestückt. Bild: Sammlung ProGaslicht

Die Hauptstadt der früheren Provinz Ostpreußen (heute russisch) liegt am Fluss Pregel, zwei Arme des Pregels umschließen die Kneiphofinsel. Der Fluss mündet ins Frische Haff und damit in die Ostsee. Die Stadt war deshalb eine wichtige Hafenstadt und verband die Binnen- mit der Seeschifffahrt. Der alte Hafen selbst lag an der Kneiphofinsel. Wegen der ständig ankommenden Schiffe war es erforderlich, die zum Kneiphof führenden Brücken als Klappbrücken zu bauen. Zuerst waren das Schwenk-, Tor- oder Klappbrücken, die umständlich zu öffnen oder zu schließen waren, was für den stetig wachsenden Handel ein Problem darstellte.

Als am 31. Mai 1895 die erste Städtische elektrische Straßenbahn in Königsberg in Betrieb ging, stand man vor einem Problem. Die aus Holz gebauten Brücken konnten den Gleiskörper einer Straßenbahn nicht aufnehmen. Die Folge war, dass alle Königsberger Brücken mit vorgesehenem Straßenbahnbetrieb in den Jahren von 1891 bis 1912 zu industriellen Klappbrücken umgestaltet wurden.

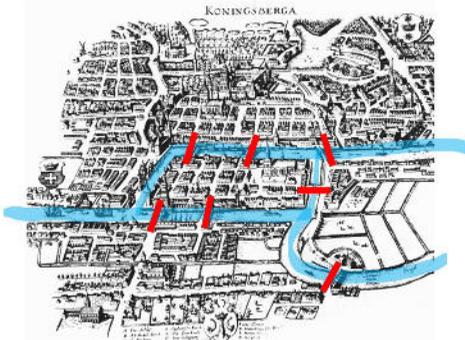
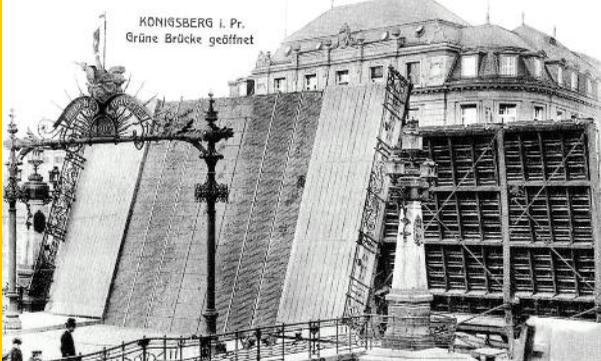
Die vielleicht bemerkenswerteste, neu errichtete Brücke war die 1905 errichtete Kaiserbrücke. Sie verband die östliche Vorstadt mit der Insel Lomse.



Die Köttelbrücke, erbaut 1886, zerstört 1945. Bild: Slg. PGL



▲ Die Grüne Brücke, geschlossen und geöffnet. ▼



• Populäres Puzzle (~1700): ist es möglich durch die Stadt zu laufen, so dass man jede Brücke **genau einmal** überquert?



Die Krämerbrücke mit Fahrdrahtbefestigung ohne aufwändige Verzierungen, sie wurde 1945 zerstört.

Was heute undenkbar erscheint, war damals möglich. Entworfen wurde die Architektur der Kaiserbrücke und des dazu gehörenden Maschinenhauses vom Hochbauamt der Stadt Königsberg! Also von einer offenbar mit Fachleuten besetzten Behörde, nicht von einem namhaften Architekten oder wie heutzutage üblich von einem externen Planungsbüro. Die Eisenkonstruktion und die Bewegungsvorrichtung wurden von der Königsberger Maschinenfabrik Union-Gießerei ausgeführt. Die Kosten für die Brücke betragen 460.000 Mark, für das dazu gehörende Maschinenhaus 80.000 Mark.

Die Brücken wurden nicht mit elektrischem Antrieb – es gab zu dieser Zeit noch keine Erfahrungen zum Betrieb elektrischer Klappbrücken – sondern mit Druckwasser und Handantrieb bewegt. Die Gesamtbreite der Brücke betrug zwölf Meter, davon entfielen sieben Meter auf die mit Granit gepflasterte Fahrbahn und jeweils 2,5 Meter auf die asphaltierten Fußwege. Die Straßenbahngleise wurden an die Außenseiten der Fahrbahn verlegt.

Für die Fahrleitung wurde eine völlig neuartige Konstruktion angefertigt. Die Leitung wurde bis zur Brückenmitte geführt und an ein quer zur Straße verlaufendes Obergestänge befestigt. Daher wurde für die Straßenbahn die Oberleitung bei zugeklappter Brücke nicht unterbrochen und bei aufgeklappter Brücke bildeten die Oberleitungen kein Hindernis für die Schifffahrt mit ihren teilweise hoch aufragenden Masten. Durch die neue Klapptechnik konnten nicht nur die Straßenbahnen die Brücken benutzen, auch die Intervallzeiten einer Auf- und Zuschließung verringerten sich enorm. Der Verkehr auf den Brücken konnte von den verschiedenen Teilen der Stadt, sei es nun auf dem Wasserweg oder auf der Straße, schneller und reibungsloser vonstattengehen. Allerdings stellten im Königsberger Stadtverkehr die Klappbrücken immer noch eine restliche kalkulatorische Unsicherheit dar. So war es eine beliebte Ausrede der Königsberger Schüler, eine hochgestellte Brücke für ihre Unpünktlichkeit verantwortlich zu machen. Die Kaiserbrücke wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt und verfiel nach der russischen Besetzung Königsbergs. Im Jahr 2005 wurde sie anlässlich des 750jährigen Stadtjubiläums weitgehend originalgetreu rekonstruiert und heißt nun Jubiläumsbrücke, sie dient ausschließlich Fußgängern.

Ebenso bemerkenswert war auch die neue Grüne Brücke, mit deren Bau wurde 1907 begonnen. Auf beiden Zugängen zur Brücke wurden mit dem Stadtwappen geschmückte Gaslaternenobelisken aufgestellt, hinzu kamen gusseiserne Triumphbögen mit Kartuschendarstellungen der Sonne und eines Segelschiffs. Das geschmiedete Brückengeländer war mit Figürchen von Molluskschalen, Seepferdchen, Schlangen und Fischen geschmückt. Die Brücke war Jahrzehnte lang ein beliebtes Fotomotiv, im Zweiten Weltkrieg wurde sie völlig zerstört. Im Jahr 1972 errichtete man an gleicher Stelle eine 546 Meter lange und 27 Meter breite Hochstraße aus Spannbeton, die beide Pregelarme und die Insel überquert.

Insgesamt fünf Brücken führten über die Pregelarme auf die Kneiphofinsel. Dazu kamen drei Brücken zur Insel Lomse, sowie zwei Eisenbahn- und später eine Autobahnbrücke. Bekannt wurde die Stadt durch das „Königsberger Brückenproblem“, einer mathematischen Fragestellung des 17. Jahrhunderts, die mit den Pregelbrücken illustriert wurde (Bild links in der Mitte).

Mehr zu den Brücken auch unter <http://www.museum-koenigsberg.ru/>
<http://de.kneiphof.ru/>

Damit sind wir nun fast am Ende unserer Spezial-Reportage über Fahrleitungsmaste der Straßenbahn, wahlweise mit und ohne Gaslaternen, angelangt. Hoffentlich war der Artikel interessant und unterhaltsam. Auch die Straßenbahn – manche sagen dazu auch „Tram“, „Bimmel“ oder „Elektrische“ – samt ihrer Anlagen war und ist ein Industriekulturgut. Leider ist es recht schwierig, genügend Informationen über dieses Thema zu finden. Es gibt dazu auch kaum Publikationen, die Suche nach geeigneten Text-Quellen war recht mühsam. Dafür war der Bilder-Fundus reichhaltig.

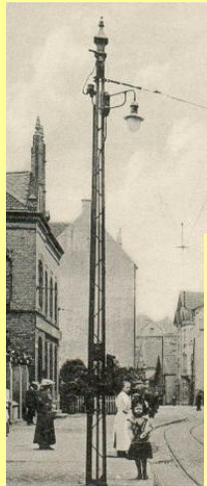
Zum Schluss noch ein paar fotografische Impressionen, dazu die Story eines „angeflogenen Gittermastes“ und – im Rahmen der Serie „Mit Gaslicht fotografiert“ ein Leckerbissen der Industriegeschichte: Eine schwimmende Straßenbahn. Vielleicht sehen unsere Leser durch diese Reportage ihre Stadt und die dazugehörigen Einrichtungen und Anlagen – über die Straßenbeleuchtung hinaus – jetzt mit einem anderen Blick.

Bettina Grimm

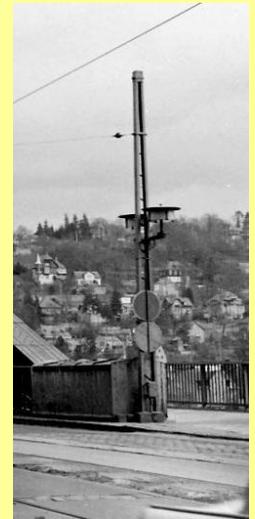
MASTE FÜR FAHRLEITUNG



Düsseldorf: Typischer Hochmast für elektrisches Bogenlicht. Um 1910. Ein einziger existiert noch. Bildmitte oben: Seltsame Konstruktion elektrischer Leuchten an einem Fahrleitungsmast (Reutlingen, um 1955)



UND LICHT (ELEKTRISCH)



Oben: Dresden, Typische DDR-Straßenleuchten, montiert an Fahrleitungsmasten (um 1970). Der Bildausschnitt rechts stammt von der berühmten Brücke „Blaues Wunder“.

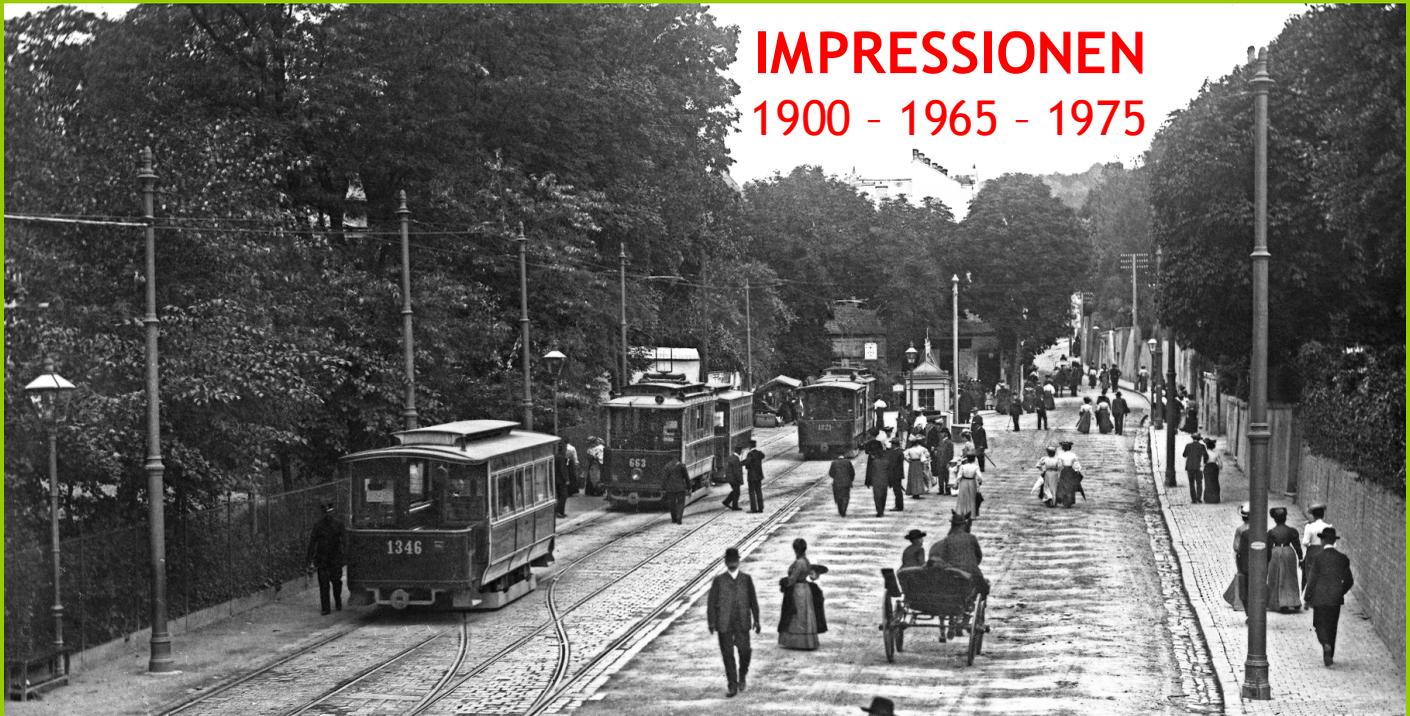
Links: Gittermaste mit frühen elektrischen Leuchten (Koblenz und Bottrop).

Rechts: Lichtmast für Kreuzungen und Fahrleitungsmontage, (Frankfurt, um 1966).



Links: Maste mit und ohne Sockel mit Jugendstil-Auslegem für Elektroleuchten in Darmstadt (um 1980), rechts: Mächtige elektrisch betriebene Pilzleuchten prägten lange Zeit Frankfurts Innenstadt. In Düsseldorf leben sie als gasbetriebene Variante fort (um 1970).

IMPRESSIONEN
1900 - 1965 - 1975



Wien-Pötzleinsdorf um 1900: Es ist offenbar Sonntag, das hieß damals „sich fein machen“ und zum Spaziergang. Straßenbahnen bringen die Leute hinaus ins Grüne. Es herrscht Linksverkehr und überall ist Gaslicht. Hier die typischen vierseitigen Wiener Laternen.



Großes Bild links und kleines oben zum Vergleich: Der Straßenbahnbetriebshof Frankfurt-Heddenheim 1965 und 1975. Eigentlich nur eine Wagenhalle mit Waschanlage, Abstellgleise und die Verzweigung der beiden Linien in den Taunus (Oberursel und Bad Homburg). Links stehen zeitlos schöne Maste aus den Kindertagen der Tram, zum Teil mit geschmackvollem Ausleger und elektrischer Leuchte. Rechts dagegen wähnt man sich fast am Frankfurter Hauptbahnhof. Turmhohe Maste und ein endloses Gewirr aus Fahrdraht und Gleisen. Es ist aber nur ein eher kleiner Straßenbahn-Knotenpunkt.



KOMMT EIN STAHLMAST GEFLOGEN

Es war nur eine Idee. Schon immer war ich fasziniert von Straßenbahnen, von Gleisen und Masten. Wie diese Wagen durch die Stadt rollten und sie und ihn von A nach B brachten, beeindruckte mich sehr. Ich hatte das Glück, richtiges Fahrgefühl zu genießen. Offene Fenster, auch offene Türen, ein Sommerwind rauschte durch den Wagen mit seinen Holzbänken, dem netten Schaffner und dieser Klingel, die stets ertönte, wenn nach einem Halt die Bahn weiter fahren sollte. Wenn ich einmal groß bin, will ich auch selber Straßenbahn fahren ... oder zumindest einen tollen Mast besitzen. So dachte ich.



Vor fünf Jahren schlug die Stunde! Es kam der gewünschte Mast angeschwebt. Er stand seit 1923 in Mainz-Hechtsheim und machte dort seit Jahrzehnten zuverlässig seinen Job. Bis die Technokraten kamen, wahrscheinlich irgendeine Norm entdeckten, wonach dieser Mast ausgetauscht werden müsse. Wir kennen das von den Gaslaternen. Nicht mehr standsicher, gefährlich ... und überhaupt nicht mehr zeitgemäß. Heutzutage müssen diese Utensilien eben alle möglichen Eigenschaften besitzen – außer Ästhetik. So war dieser Mast dem Schrotter versprochen – doch da war ja noch ich. Gemeinsam mit einem langjährigen Vereinsfreund wurde das Teil gesichert, versandfertig gemacht und zu uns nach Hause expediert. Eine Normal-Uhr der Stadtwerke Frankfurt gab es noch obendrauf.

Da steht er nun also. Industriegeschichte und Stahlfertigungskunst zum Anfassen – vor der Haustür. Er ist quasi der Chef unserer Gaslaternen, die sich auch noch über unsere Scholle verteilen. Sollen sich die anderen doch kitschige Elektrolämpchen oder albernen Tinneff vors Haus stellen. Wir erfreuen uns jeden Tag an unserem Markenzeichen. Inzwischen ist er längst zum Hingucker in unserer Straße geworden. Und wir wissen stets, was die Stunde geschlagen hat.

BG

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT – LIDINGÖ TOTAL ABGEFAHREN

Was ist denn das? Eine Straßenbahn schwebt über dem Wasser. Völlig verrückt mutet dieses Bild an. Es entstand vor etwa 110 Jahren in Schweden.

Auf der nahe Stockholm gelegenen Insel Lidingö verkehrten eigentlich Eisenbahnen, für den Personentransport verwendete man jedoch Straßenbahnwagen. Mit der zwischen 1907 und 1914 eingerichteten Fähre wurde die Straßenbahn samt ihrer Fahrgäste sicher über das Wasser gebracht. Danach konnte die Fahrt von oder nach Stockholm fortgesetzt werden.

Schon die auf dem Bild sichtbare vorgeschobene Fahrleitung zeigt, was die Planer im Sinn hatten. Die Straßenbahn sollte mit eigener Kraft auf die Fähre bzw. wieder von ihr herunterkommen und die Passagiere sollten dabei nicht aussteigen müssen. Aufwändige und kostspielige Brücken oder Tunnel hatte man sich so gespart. Ein völlig ungewöhnlicher Anblick. Gittermaste mit Fahrdrabt, eine Straßenbahn auf dem Wasser und sehr interessante Gashängeleuchten. Heute verbindet die Vorortstraßenbahn „Lidingöbanan“ die Insel Lidingö mit Stockholm.

Bettina Grimm
Bilder: unbekannt/Slg. PGL





DAS WASSER BIS ZUM HALS

Ham se ooch neulich die Bilda im Fernsehen oda inne Zeitung jesehn? Berlin is abjesoffen – und dit gleich mehrfach. Wat da an Wassa vom Himmel runta kam, war ja ohne Worte. Und weil ja inne Hauptstadt allet so wundabar funksjoniert, is de Kanalisatzjon ooch gleich mal zusammenjebrochen. Warum wundert mir dit nich? Berlin steht eben dit Wassa bis zum Hals, und dit in jeda Hinsicht. Inzwischen jibts ooch den Daua-Vakehrsfarkt, weil die wichtichste Nord-Süd-Verbindung jestört is. Uffe Stadtautobahn wird ne Brücke saniert – und da geht zeitweise jar nüscht mehr.

Unserm Senat scheint dit wenich auszumachen, die ham janz andre Sorjen. Neulich war ja königliche Besuch da, Willjem und Käät brachten royalen Glanz in unsre Wassastadt. Bei die oblijatorische Jang durchs Brandenburger Tor war ooch unser Rejerender Bürjermeesta Müller dabei und konnte sich wichtich in Szene setzen, dabei issa jleich 10 Zentimeta jrößer jeworden. Aba jetze der Brülla: Üblich wäre jewesen, dass ooch eena von seine amtlichen Stellvatreta mit uffs Bild mittem britischen Thronfolga kommt. Aba, weil bald Wahlkampf is, wollta dit wohl irjendwie vahindern. Olle Vize-Bürjameestarin Ramona Pop vonne Jrüne sollte nich uffs Bild, und der andere Vize vonne Linke hatte wohl eh keene Lust, mit dem zukünftigen König von Britannien zu flanieren. Wat macht also Müllerchen? Nimmt seene Tochta als Begleitung mit und lässt se die Hauptstadt repräsentieren. Und die Jrünen schmolten. Is dit nich komisch? Mannomann, wie peinlich is dit denn von diesem Westentaschen-Harry Potter.

Dann hab nick noch nen Klops entdeckt. In Berlin stehen neuadings Schilda, wo druffsteht: „Belantes – Berlins neua Freizeitpark“. Nu muss man wissen, dass diesa Park schon 14 Jahre alt is und bei Leipzig liecht. Üba nacht hat sich Berlin also offenbar um 200 Kilometa nach Süden ausjedeht und Leipzig samt Belantes-Park einjemeindet. Janz so wie es jeden Taach alle par Minuten im Radio tönt: „Berlin – die megaschönste, die kuulste, die jeilste, die jrößte Stadt der Welt“. Jrößenwahn hat einen Namen – raten Se mal, welchen?

Komm ick zum Schluss wieda uffs Wetta. Der Berlina an sich is ja erfindarisch und hat für allet spezielle Worte, manchmal ooch richtich schöne Verse, zum Bleistift ooch für schmuddelijet Rejenwetta. Eenen jeb ick hier mal zum Besten: „Dein Hundevieh zappelt / im Flur hin und her / et muss dringend Jassi, dit Biest / Et jault volla Qual / und kann fast nich mehr /Du rennst mit ihm raus und – et jießt!“

Wolln Se noch eenen? Bitte sehr: „Du hast Dir vaknallt, / bist vor Sehnsucht janz krank /Die Kleene ist süß, reinet Jift / Du willst mit ihr knutschen / im Park uffe Bank / Du jehst aus dem Haus und – et schiff!“

Icke jeh jetze ooch aussem Haus –is nämlich jrade die Sonne uffjengan. Und dit muss ausjenuzt werden. Bleiben se trocken – und jesund. Allet Jute wünsch

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

FRÜHER WAR NICHT ALLES BESSER.

ARCHITEKTUR UND STADTGESTALTUNG ABER SCHON.

IMMER BESTENS BELEUCHTET! ⇨⇨ **DER ZÜNDFUNKE**



Das Gaslaternen-Journal im handlichen Zeitschriftenformat. Im Abonnement für 6 gedruckte Ausgaben pro Jahr für 38 Euro. Bestellungen bei www.progaslicht.de per Mail (verein@progaslicht.de)

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

Das Wetter ist ja in diesem Sommer die reinste Achterbahnfahrt. Mal Hitze, dann Sturm und ein krachendes Gewitter. Aber das alles macht unseren Gasglühlichtern nichts aus. Sie trotzen allen Wetterkapriolen.

Und wenn mancher nun glaubt, es würden düstere Wolken über dem Gaslicht-Himmel aufziehen, dem sei gesagt:

„Das Licht der Herrlichkeit scheint mitten in der Nacht. Wer kann es sehen? Ein Herz, das Augen hat und wacht.“

Text: Angelus Silesius (1624-1677), eigentlich Johannes Scheffler, deutscher Arzt, Priester und Dichter

Herzliche Grüße an alle Freunde des besten Lichts der Welt!

Euer Glühwürmchen

