

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 78 * Ausgabe 5/6-2018 * Jahrgang 11 * 13,00 € * 27. Mai 2018



ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Zorn über demontierte Gasleuchten	4
→Berlin	5
Tendenz trostlos – Gaslicht verschwindet	5
Im Dunklen – Bürgerprotest gegen demontierte Gasleuchten	6
→Dresden	7
Erdgas beliebt, Gaslaternen ebenfalls	7
→Nettetal-Lobberich	8
Gaslicht-Hilfe aus der Hauptstadt	8
→Frankfurt am Main	9
Neues Altstadtviertel vorgestellt	9
→Würzburg	11
Würzburgs kleiner Gaslaternenbestand	11
Die kleine Laternenkunde – Die Brücken von Berlin und ihre Beleuchtung/Teil 2	12
Graf Koks	56
Nüsch wie Lampe – Gaslicht-Gefunkel unter der Wartburg	57
→Ausstellungstipps	58
Das Zeitalter der Kohle in Essen	58
Die Schönheit der großen Stadt in Berlin	60
Licht an! In Jena	62
Mit Gaslicht fotografiert – Berlin-Spandau	64
Da kommt das Gaslicht aus der Wand ...	66
Ein Plädoyer für die Dunkelheit	69
Und hier noch was Gutes zum Schluss	70
Nachgehakt, nachgekarrt – Isegrim's Zorn	71

BERLINS BRÜCKEN UND IHRE BELEUCHTUNG TEIL 2 *Große Reportage ab Seite 12*



NETTETAL-LOBBERICH GASLICHT-HILFE AUS BERLIN *Seite 8*

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

Bild Titelseite: Oliver Frühschütz, Rückseite Bettina Raetzer-Grimm

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

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

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

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

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

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

V.i.S.d.P.: Bettina Raetzer-Grimm * Druck: wir-machen-druck.de

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE MAI/JUNI 2018

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Die Zeit rauscht an uns vorbei. Gerade froren wir noch, aber nun steht der Sommer vor der Tür. Laue Nächte – dazu samtene Licht von Gaslaternen. Das ist ein Erlebnis, das nur wenige Menschen kennen und leider noch weniger bewusst genießen. Umso besser, dass die Leser unseres Gaslicht-Magazins genau wissen, um was es geht. Um hochwertiges Licht, freundlich und gesund für Mensch und Natur. Ein Schatz, den es zu bewahren gilt!

Wir berichten wieder aus Düsseldorf und den aberwitzigen Streit um Gaslaternen, die seit 200 Jahren auch an Hauswänden montiert werden. Die Lage der Gasbeleuchtung in Berlin ist miserabel, es wird abgeholt, was die Tiefbaufirmen hergeben. Die Hauptstadt ist nicht mehr das, was es einmal war. Der beispiellose Gaslicht-Schatz wird, wenn nicht ein Wunder geschieht, auf dem Schrotthaufen der Geschichte enden. Unsere Großväter und -mütter dagegen konnten prächtige Gaskandelaber und Gaslicht genießen. So auch auf den Brücken Berlins. Im zweiten Teil unserer Reportage werden weitere davon vorgestellt.



Neuigkeiten gibt es auch aus dem kleinen Nettetal-Lobberich zu melden. Wichtigstes Thema in Frankfurt am Main ist die Wiederherstellung eines Teiles der früheren Altstadt, was Befürworter wie Gegner auf den Plan ruft. Weitere kleine Reportagen kommen aus Würzburg und Dresden. Außerdem stellen wir drei interessante Ausstellungen vor. Schließlich blicken wir nach Thüringen, dort ist ein weiteres privates Gaslicht aufgegangen. Auch eine Reportage aus der Reihe „Mit Gaslicht fotografiert“ gibt es, diesmal kommt sie aus Spandau bei Berlin (wie der Spandauer zu sagen pflegt...). Zum Schluss ein Bericht über zu viel Licht.

Dieses Heft ist etwas früher erschienen als ursprünglich gedacht, dafür geht es jetzt in die wohlverdiente Sommerpause.



Eine schöne Zeit und viel Vergnügen mit unserem Heft.
*Bettina Raetzer-Grimm
 und die Zündfunken-Redaktion*

DÜSSELDORF

ZORN ÜBER DEMONTIERTE WAND-GASLEUCHTEN



Links: Die Wand-Gasleuchten am „Uerige“ (Foto vom August 2011) zierten Jahrzehntlang den Eingang der Gaststätte. Nun sind sie weg. Rechts: Gegenüber vor der Gaststätte „Zicke“ wurde nun eine LED-Attrappe aufgestellt, bemerkenswerterweise wurde die Leuchte auf einem ziemlich heruntergekommenen Kandelaber montiert. Die Wand-Gasleuchten sind verschwunden (März 2018). Bilder: Thomas Schmitz

Der absurde Streit um angeblich gefährliche Wand-Gasleuchten erreichte kürzlich einen neuen Höhepunkt. Das in der Vergangenheit ohnehin als „Gaslichtfeindlich“ bekannte Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Düsseldorf ließ in einer Nacht- und Nebelaktion zwei Wand-Gasleuchten, die sich an der Fassade des Alt-Düsseldorfer Traditionslokals „Uerige“ befanden, abmontieren. Vermutlich blieb bei dieser Nachricht vielen Gaslicht-Unterstützern das Altbier im Halse stecken. Von Seiten des Amtes wurde mitgeteilt, der Abbau erfolgte wegen einer angeblichen Brandgefahr. Doch warum tauchten überhaupt Mitarbeiter der Stadt am „Uerige“ auf? Hintergrund war mutmaßlich ein Vorfall, bei dem eine Wand-Gasleuchte durch einen LKW beschädigt worden war. Die Auskunft des Amtes für Verkehrsmanagement setzte dann noch einen drauf: „Aufgrund der Gasgeräteverordnung sei eine „Neuinbetriebnahme“ der Laterne aus Sicherheitsgründen nicht möglich, weil der Abstand zur nächsten „Gebäudeöffnung“ (in dem Fall ein Fenster) zu gering sei.“

Diese Aussage darf mit Fug und Recht bezweifelt werden, die Stadtwerke Düsseldorf hatten 2015 ein Gutachten zu den Gaslaternen in Auftrag gegeben. Danach stellen die Richtlinien hohe Ansprüche, damit aus der Reparatur einer Laterne eine „Neuinbetriebnahme“ würde. Es müsste quas

die komplette Technik der Laterne, die Aufhängung und die Gasanschlussleitung durch Neuteile ersetzt werden. Der Inhaber der Brauereigaststätte „Uerige“, Michael Schnitzler kann den städtischen Aktionismus ebenfalls nicht nachvollziehen. „Ehrlich gesagt: Dass Lastwagen die Laternen beim Rangieren beschädigen, das hatten wir in der Vergangenheit immer wieder. Dann wurde das repariert und gut. Beim letzten Mal wurde die Laterne auch nicht stark beschädigt. Da war doch nur das Glas kaputt“, so Michael Schnitzler.

Inzwischen war zu hören, dass Mitarbeiter der Stadt unterwegs waren, um auch andere Hausbesitzer auf angebliche Sicherheitsrisiken durch die Wand-Gasleuchten anzusprechen. Für viele Gaslicht-Unterstützer scheint die Sache klar: Es sollen Fakten geschaffen werden. Erst die Bürger verunsichern, dann Breschen in die Gaslicht-Ensembles schlagen und schließlich die „hochgefährlichen“ Wand-Gaslaternen abreißen. Danach kommt dann elektrisches Licht durch die Hintertür, entweder aus „modernen“ Leuchten im „Kloschüsseldesign“ oder als Gaslicht imitierende Leuchtdioden in pseudohistorisierenden Laternen. Es scheint, als treibt da jemand ein ganz übles Spiel, wahrscheinlich ein Spiel der mächtigen Elektrolobby.

Bettina Raetzer-Grimm

TENDENZ TROSTLOS - BERLINS GASLICHT VERSCHWINDET



Die Gashängeleuchten sollen allmählich auch aus Schöneberg und Tempelhof verschwinden, Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Die aktuelle Lage der Gasbeleuchtung Berlins ist momentan zweischneidig. Zwar erscheinen vor allem die Gasaufsatzleuchten sehr gepflegt und weitgehend störungsfrei. Doch bei den Gashängeleuchten sieht es sehr düster aus. Von vielen Lichtmasten wurden die Hängeleuchten demontiert, an anderen Stellen brennen die Leuchten rund um die Uhr. In der Vergangenheit hatten wir bereits ausführlich darüber berichtet. Gasreihenleuchten sind inzwischen zu Raritäten geworden, der Pflegegrad dieser Leuchten ist unterschiedlich. Unabhängig vom Pflegezustand geht der Abriss mit ziemlicher Schnelligkeit voran. Das erstaunt, weil in Berlin bei anderen Bauvorhaben nicht gerade „auf die Tube“ gedrückt wird. Der Lacher der Nation – Berlins angeblich neuer Flughafen BER – lässt grüßen.

Kürzlich stellte Florian Graf von der CDU im Abgeordnetenhaus eine Anfrage zur Lage der öffentlichen Beleuchtung im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Darauf antwortete die für die öffentliche Beleuchtung zuständige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dass bis Mitte 2020 etwa 5.500 Gasleuchten im Bezirk Tempelhof-Schöneberg verschwinden sollen. Aktuell bereitet man die Entfernung des Gaslichts in der Winterfeldt- und Crellestraße vor. Ansonsten ist in weiten Teilen Berlins – vor allem im früheren Westteil – die Gasstraßenbeleuchtung bereits sang- und klanglos verschwunden. Desaströs ist auch, dass niemand aus dem

Bereich Verwaltung oder Politik die Demontage des Berliner Kulturgutes „Gaslicht“ auch nur in Zweifel zieht, geschweige denn kritisiert oder gar dagegen kämpft. Von Berlins Denkmalschutzbehörde, die nicht nur in dieser Frage ein geradezu lächerliches Bild abgibt, ganz zu schweigen.

Berlins Gaslaterne hat keine Lobby, nirgends. Die wenigen Menschen, die sich Jahre lang für das sanfte Licht eingesetzt hatten, haben sich inzwischen offenbar völlig frustriert zurückgezogen. Dies alles ganz im Sinne der Berliner Senatsverwaltung, die sich wie eine absolutistische Behörde des alten Preußen verhält. Einer der wichtigsten Drahtzieher des durchgepeitschten Fast-Totalabrisses der Gasbeleuchtung, Ex-Stadtentwicklungsstaatssekretär Christian Gaebler, hat inzwischen wieder mal einen neuen Wirkungskreis. Erst folgte er seinem Chef Andreas Geisel in das Ressort Inneres und Sport, inzwischen hat er sich zum Chef der Berliner Senatskanzlei hochgeackert. Protegiert von seinem guten Freund, dem Regierenden Bürgermeister Michael Müller. Nicht wenige glauben, dass Gaebler Ambitionen auf den Berliner Chefsessel hat und irgendwann Michael Müller beerben wolle. Ergibt als Karrierist. Da ist es ja fast schon ein Glückstrend, dass Berlins SPD bei Umfragen inzwischen nur noch auf Platz drei liegt (hinter Linken und CDU) und uns ein Regierender BM Gaebler vorerst erspart bleibt.

Nico Wolf

IM DUNKLEN - BÜRGERPROTEST GEGEN DEMONTIERTE GASLEUCHTEN

Berlin geht das Licht aus, so schrieb die BILD-Zeitung am 12. Mai 2018 in ihrer Berlin-Ausgabe. Hintergrund dieser Reportage waren massive Beschwerden aus der Bürgerschaft über zahlreiche demontierte Gasleuchten im Stadtteil Moabit. So hatte der „Beleuchtungsmanager“ Vattenfall, der einen Vertrag mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat, beispielsweise an der Kreuzung Wicief-/Ecke Bredowstraße alle vier dort installierten Gasleuchten von den Lichtmasten abmontieren lassen. Die immer wieder vielzitierte Begründung, man müsse seiner Verkehrssicherungspflicht nachkommen und daher für helles (soll wohl heißen: elektrisches) Licht sorgen, scheint hier völlig belanglos zu sein.



Fehlende Leuchten, vor allem Gashängeleuchten, sind flächendeckend in der gesamten Stadt zu beobachten. Und wenn sie einmal fehlen, also demontiert sind, dann kann es Wochen und Monate dauern, bis an diesen Stellen wieder eine funktionierende Beleuchtung angetroffen wird. Dies ist dann aber in der Regel kein Gaslicht mehr.

In Moabit fehlen im Viertel zwischen Wicief- und Turmstraße sowie Bremer und Wilhelmshavener Straße derzeit 15 Gasleuchten. Als Grund wird vom Beleuchtungsmanager angegeben, es handle sich um „*tumusmäßige Wartungen, mit denen Undichtigkeiten der Gasleuchten beseitigt werden sollen*“. Ein Schelm, wer böses dabei denkt. Tatsache ist jedenfalls: Als die Berliner Städtischen Gaswerke GASAG, bis 2001 für die Gasbeleuchtung zuständig, noch tätig war, hatte es solche Fälle nie gegeben. Es gab keine „ganzen Straßenzüge, die im Dunklen lagen“. Aber vielleicht ist gerade das genannte Viertel in Moabit auf dem Schirm der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung. Ob man sich an den renitenten Bürgern rächen will? Wir erinnern uns: Hier ließ der Senat vor etwa zwei Jahren eine „Teststrecke“ mit diversen elektrischen Leuchten (eine hässlicher als die andere) errichten und bat die Anwohner um ihre Meinung. Das macht die Senatsverwaltung normalerweise nie.

In Berlin gilt ansonsten nämlich, dass der Bürger sich der Obrigkeit unterzuordnen hat. Besonders in Fragen der öffentlichen Straßenbeleuchtung. Die Meinung der Bürgerinnen und Bürger des Viertels war seinerzeit einhellig: Man wollte keine neuen Leuchten, schon gar nicht die vorgestellten elektrischen Designer-Strahler. Der Wunsch war, die Gasbeleuchtung zu behalten. Dummerweise hatte die Senatsverwaltung das Gaslicht aber gar nicht erst auf dem Stimmzettel gehabt. Da scheint es jetzt tatsächlich so, als wolle die Verwaltung den Anwohner zeigen, wo der Hammer hängt. Und so drehte man den Gasleuchten kurzerhand den Gashahn zu respektive demontierte die Leuchtenköpfe.

Die in der örtlich zuständigen Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Mitte sitzende Sonja Kreitmair (SPD) sieht jedenfalls – und völlig zu Recht – in den fehlenden Leuchten eine „*gravierende Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und des allgemeinen Sicherheitsgefühls*“. Da empfehlen wir der BVV und Frau Kreitmair dringend, ihren für das Leuchtendesaster und das Gaslichtmassaker verantwortlichen SPD-Parteifreunden (vor allem dem Regierenden Bürgermeister Müller), ins Gewissen zu reden.

Text und Bild: Nico Wolf

DRESDEN - ERDGAS BELIEBT, GASLATERNEN EBENFALLS

In Dresden steigt der Gasverbrauch kontinuierlich. Wurden 2008 in Dresden noch knapp 3,5 Gigawattstunden verbraucht, so sind es jetzt 4,4 Gigawattstunden. Das städtische Netz ist rund 1.100 Kilometer lang. 84 Prozent davon sind nach 1990 neu gebaut oder ausgewechselt worden. In Ferngasleitungen kommt der Energieträger mit einem Druck von 55 Bar an und wird an 13 Übergabestationen am Stadtrand zu einem Hochdruck von 12 Bar oder einem Mitteldruck von höchstens einem Bar umgewandelt. Gas hat bekanntlich eine lange Tradition in Dresden. 1828 wurde auf dem Schloßplatz die erste Gasbeleuchtung in Betrieb genommen.



Die typische Dresdner Modelleuchte, hier in Blasewitz.

Auch heute sind die historischen Gasleuchten in Dresden sehr beliebt, vor allem in den denkmalgeschützten Gebieten wie Striesen/Blasewitz, Trachau/Trachenberge und Löbtau. Allerdings ist die Zahl der Gasleuchten seit der Wiedervereinigung 1990 rapide gesunken. Gab es 2005 in Dresden noch rund 1.800 Gasleuchten, so sind es aktuell gerade mal 1.139 Stück.

Doch auch beim Erdgas ist nicht alles positiv, es gibt zwei Trends, einerseits schrumpft das Netz, wo das Fernwärmesystem ausgebaut wird. So ist das Gasnetz im 26er-Ring um die Innenstadt – bis auf einen Firmenanschluss

– komplett außer Betrieb gegangen. Andererseits wird es in den Außenbereichen erweitert, dort gibt es kein Fernwärmesystem. Als Beispiele gelten Trachenberge, Trachau, Löbtau, Loschwitz und Bühlau.



Das Gasleuchtenmodell „Rastatt“, eine Neubau-Gasleuchte der Firma Trapp, in Pieschen.

Auch bei vielen Betrieben sei Erdgas gefragt und besonders bei Gaststätten und Bäckereien. „Sie wollen lieber Gas haben, da es effektiver zum Backen oder Kochen ist,“ so ein Sprecher des Energieversorgers DREWAG. Viele Dresdner Gasleitungen waren nach 1990 über 100 Jahre alt. Sie wurden danach schrittweise durch Kunststoffrohre aus Polyethylen ersetzt. Bei größeren oder Hochdruckleitungen wurden Stahlrohre eingesetzt. Insgesamt wurden seitdem auf 946 Kilometern Leitungen neu verlegt oder ausgewechselt. Die größten Probleme tauchen bei Straßenbaumaßnahmen auf, denn bei einem grundhaften Ausbau müssen oft Gasleitungen umverlegt werden, die nicht tief genug sind. Und das, obwohl sie noch Jahre halten würden.

Text und Bilder: Bettina Raetzer-Grimm

NETTETAL-LOBBERICH GASLICHT-HILFE AUS DER HAUPTSTADT

Es ist noch nicht lange her, da sah es recht düster aus für die kleine Anzahl Gasleuchten im niederrheinischen Nettetal-Lobberich. Insgesamt 16 Stück betreibt die Stadt, dazu kommen mehrere private Gasleuchten, eine davon gehört der katholischen Pfarrgemeinde St. Sebastian. Die städtischen Laternen funzelten mehr als das sie Licht abgaben, Wartung und Pflege waren gelinde gesagt mangelhaft. Doch seit einiger Zeit hat sich das geändert, was mit Sicherheit auf das Engagement der Anwohner zurückzuführen ist.

Diese sollten den lokalen Stadtwerkern die selten gewordene Gasstraßenbeleuchtung und ihre Besonderheiten näherbringen.



Zauberhaftes Gaslicht im Nettetaler Ortsteil Lobberich, und das soll auch so bleiben. Bilder: Ralf Schmeink



Gaslicht-Fachleute aus Berlin zusammen mit Stadtwerke-Mitarbeitern aus Nettetal, unten Vorführung einer modernen Gasansatzleuchte, Bilder: Ralf Schmeink



Es wurden neue Schaltgeräte eingebaut, die man bei einer bekannten Berliner Firma (Braun Lighting Solutions) bestellt hatte. Seitdem funkelt das Gaslicht wieder im Windmühlenweg und der Mühlenstraße. Mit einem Schmunzeln ist man fast geneigt zu sagen: Lobberich besitzt nun die weltweit modernste Gasbeleuchtungsanlage! Eindeutig hat wohl auch ein Umdenken bei den Stadtwerken stattgefunden. War man vor etwa zwei Jahren noch der Auffassung, Gaslaternen seien nicht mehr reparabel und ein Auslaufmodell, so denkt man nun offenbar für die Zukunft. Die Stadtwerke baten die Berliner Leuchtenfirma Braun darum, Mitarbeiter nach Nettetal-Lobberich zu schicken.



So kam es denn auch, Berlin schickte vor kurzem zwei Vertreter des Unternehmens an den Niederrhein. Es fand offenbar ein lebhafter Informationsaustausch sowie eine gemeinsame Inspektion der Gasleuchten statt. Noch nicht ausgemacht ist, ob die Gasleuchten-Köpfe bzw. deren Dächer gegebenenfalls ausgewechselt werden. Auch um die Gasansatzleuchten will man sich nun kümmern, hier besteht noch Nachholbedarf bei der Pflege und Instandsetzung. Interessant bei all diesen Aktivitäten ist, dass die Berliner Firma Braun wieder mehr Interesse an der Gasbeleuchtungstechnik zeigt. Das war in den letzten Jahren anders, als man sich auf LED-Leuchten fokussierte. Möglicherweise steckte da aber auch Druck der Berliner Senatsverwaltung oder des Berliner Beleuchtungsmanagers Vattenfall dahinter.

BRG

FRANKFURT AM MAIN – NEUES ALTSTADTVIERTEL VORGESTELLT



Links: Zentraler Punkt des Viertels ist der rekonstruierte Hühnermarkt, rechts am Bildrand das „Rote Haus“

In Nähe zum Main, noch näher zum Rathaus Römer und dem Römerberg sowie dort abgehenden Gassen, die zum Dom führen, ist ein rekonstruiertes Frankfurter Stadtviertel neu entstanden. Die Frankfurter schenken sich eine Altstadt, nachdem die authentische in den Bombenangriffen des Zweiten Weltkriegs fast gänzlich versunken war. Danach setzte die Stadt auf den autogerechten Ausbau und die Errichtung von Hochhäusern. Doch die Sehnsucht nach dem Altbekanntem, nach vertrauten Plätzen, Höfen, Winkeln, Giebeln und Erkern, nach dem historischen Raumgefüge hat sich durchgesetzt. Die neue Altstadt kommt, auch wenn es durchaus kritische, ja sogar beißend polemische Töne gibt.

– zunahm und Kaufinteressenten Schlange standen. Der Mensch, sagt die Psychologin Beate Mitscherlich, brauche eine Altstadt als „Idee eines Raums, in dem ich Geborgenheit erfahre“. Eine Altstadt mache die Stadtbürger stolz.



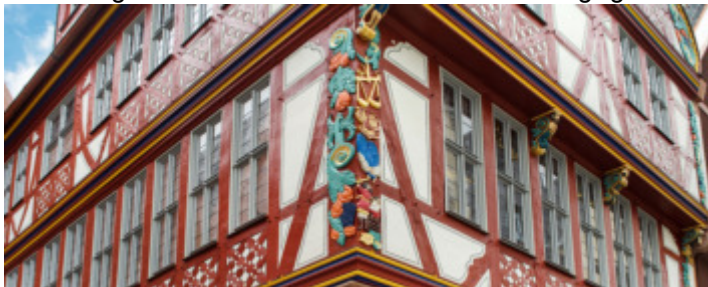
Altstadt-Gassen vor 1945 mit Gas-Wandleuchten.

Anfangs stieß die Idee auf erheblichen Widerstand von Bürgern, die keine Puppenstube im Schatten der Hochhäuser wollten. Die Altstadtkopie ist für sie falsche Architektur, weil sie vortäuscht, was es nicht mehr gibt. Die Ablehnung bröckelte rasant, als der Zuspruch für die 35 Häuser in historischen Gewändern – 16 davon am originalen Standort rekonstruiert, dazu 19 Neubauten, auf altgemacht



„Ein Zimmer mitten in der Stadt“, sagt auch Architekt Michael Schumacher, acht Jahre lang federführend beim Projekt neue Altstadt. Noch sehe sie „geleckt“ aus, „aber nach fünf Jahren mit Regen und Sturm wird sie Patina haben. Unsere Altstadt ist kein Disneyland, sondern eine gründliche Rekonstruktion. Sie werden kein Haus finden, das mit

Brettern vornedran auf Fachwerk macht. „Die gelungensten Objekte, mit Lehmputz an der Außenfront, sind am Hühnermarkt zum geschlossenen Ensemble gefügt worden. Ein Spaziergang macht Historie und Baugeschichte lesbar. Der „Hof zum Rebstock“ leuchtet mit rotgelben Laubengängen, Haus „Klein-Nürnberg“ zeigt feingeschliffene Konsolen aus Sandstein, die „Goldene Waage“ reich verziertes Fachwerk. Die „Grüne Linde“ präsentiert sich als barocker Gasthof, allein dieses Haus kostet 3,4 Millionen Euro. Insgesamt wurden 190 Millionen Euro ausgegeben.



Der Fassadenschmuck besteht in großen Teilen aus Originalen. Der Journalist Dieter Bartetzko, der 2015 starb, hatte viele Artikel über das Projekt geschrieben. Er forderte die Frankfurter auf, sogenannte Spolien – Überreste von Reliefs oder Skulpturen, Friesen und Säulen, Eckfiguren, Maskensteine und Ziergitter –, die sich Bürger in der chaotischen Nachkriegszeit angeeignet hatten, zurückzugeben. Mehr als 300 Hinterlassenschaften kehrten wieder, dazu Funde aus Straßenarbeiten. Der geschnitzte Zierbalken aus dem Haus „Heydentanz“, Baujahr 1590, ist wieder da, Teile einer gotischen Kapelle. Eigentlich lässt die Denkmalpflege nur zu, dass gefundene Bauteile und Fassadenschmuck am authentischen Ort zweitverwendet oder im Museum gezeigt werden. Doch es gab viele Ausnahmen, um das „Gepräge der Altstadt“ wiederzugewinnen. Die Frankfurter mögen es, dass „das alte Herz der Stadt“, wie Architekt Francesco Collotti sagt, wieder zum Schlagen gebracht wird.

Offiziell wird das Altstadtviertel erst im September mit einem großen Stadtfest gefeiert. Doch Besucher können schon jetzt die Gebäude betrachten und sich ihre Meinung bilden. Für die Freunde des guten Lichts war logischerweise eine wichtige Frage, wie man es mit der Beleuchtung hält.

Gaslicht hatte ohnehin niemand erwartet, doch sollten es zumindest Leuchten mit einer authentischen Optik sein. Hier erscheint die Umsetzung nun nicht gerade gelungen. Man orientierte sich ein bisschen an den bekannten vierseitigen Frankfurter Gasleuchten im Biedermeier-Stil mit Korbkonstruktion. Aber schlussendlich erinnern die installierten Laternen eher an das Design der Beleuchtung französischer Städte. Und warum hat man die Leuchten an seltsam geschwungenen Wandhaltern montiert?

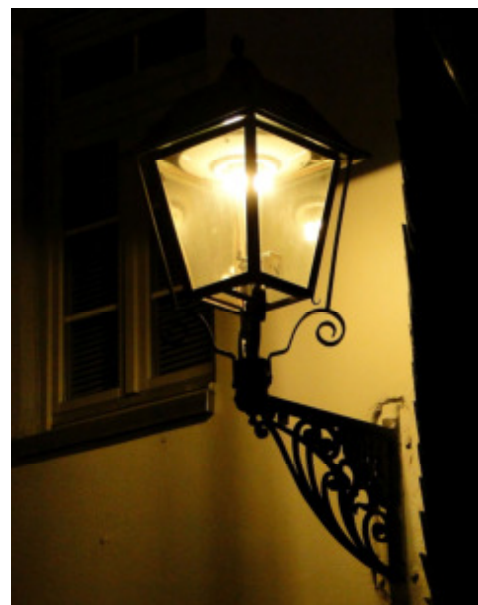


Diese Wandbefestigungen sehen kitschig aus und könnten aus dem Katalog eines Baumarktes stammen. Keinesfalls entsprechen sie den teilweise mit hochwertigem Material errichteten historischen/historisierten Gebäuden. Warum verwendete man keine guss- oder schmiedeeisene Wandarme, so wie das ursprünglich war? Viele Leuchtenfirmen (Trapp, GICS, Drab usw.) bieten Guss-Wandkonsolen in verschiedenen Varianten an, darunter auch speziell für Frankfurt typische Wandarme. Über Frankfurts Altstadt – früher und heute – werden wir demnächst ausführlich berichten.

Bettina Raetzer-Grimm



*Das wären die authentischen Wandlaternen gewesen: Viereckige Gasleuchten, montiert in einer Korbkonstruktion und befestigt auf einer typischen Frankfurter Wandkonsole mit Weintraubenmotiv.
Bilder: Frankfurt-Sachsenhausen (2009/10),
Markus Jurziczek und Bettina Raetzer-Grimm*



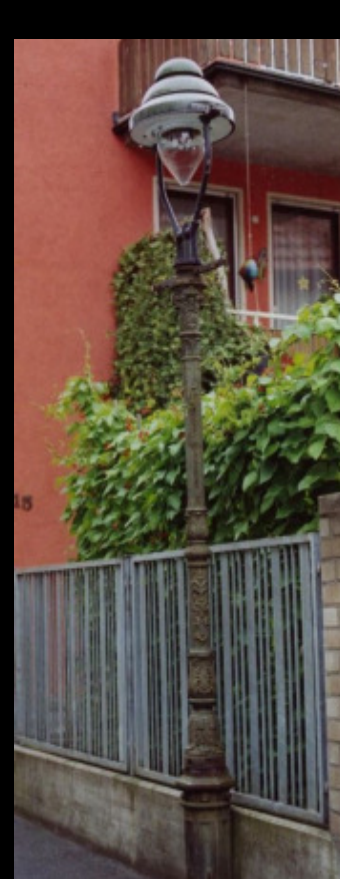
WÜRZBURGS KLEINER GASLATERNENBESTAND

Würzburg wird häufig gar nicht erwähnt, wenn es um Standorte von Gasleuchten in Deutschland geht. Doch hier findet der interessierte Besucher auch heute über 100 Gasleuchten (exakt 121, Stand 7. September 2016). Darunter sind Modelle, die es nur in Würzburg gibt. Die meisten Gaslaternen stehen in der Würzburger Altstadt, besonders an der Residenz fallen sie auf. Außerdem stehen Gaslaternen auch im Steinbachtal (33 Stück), in Heidingsfeld (28 Stück) und in Sanderau (5 Stück). Leider ist nur der Bestand an der Würzburger Residenz gesichert, alle anderen sollen bei anfallenden Baumaßnahmen entfernt werden. Da kann man nur hoffen, dass sich diese Baumaßnahmen in Grenzen halten. Die sicherlich auffälligste Gaslaterne ist in Würzburg die ursprünglich von der Firma Hirschhorn gebaute sechseckige Laterne nach einem Entwurf des Ingenieurs und Kunstgewerblers Rudolf Wille (1873-1948). Die Gasleuchte wurde in den 1920er Jahren eingeführt und stellte einen Kompromiss zwischen einer historisierten und einer schlichten

modernen Form dar. Herauskam eine im Jugendstil gehaltene Leuchte, die damals auch in Berlin Einzug hielt, jedoch auch in vielen anderen Städten zum Einsatz kam. Erhalten hat sie sich aber nur in Würzburg. Ebenfalls nur in Würzburg zu finden sind Wandkonsolen in Form eines Flacheisenstückes. Zu ergänzen sind neben der Wille-Leuchte auch Gasaufsatzleuchten von Bamag (U7) und Rech (Modell Modern). Erste Versuche mit Gaslicht fanden in Würzburg bereits 1784 statt, als der Würzburger Professor Johann Georg Pickel aus Tierknochen ein leuchtendes Gas erzeugte. Eingeführt wurde die Gasbeleuchtung am 7. Juli 1855. Die Zahl der Gaslaternen lag auch im Jahr 1961 noch bei mehr als 2.300 Stück. Doch der zunehmende Autoverkehr sorgte auch in Würzburg für einen schleichenden Abbau der Gasstraßenbeleuchtung. Wer das Gaslicht in Würzburg entdecken will, kann sich an der unten stehenden Übersicht (Stand 7.9.2016), Quelle: wuerzburgwiki.de orientieren.

BRG

<u>Straße</u>	<u>Stadtbezirk</u>	<u>Anzahl</u>
<u>(Amalienstraße)</u>	<u>Sanderau</u>	3
<u>Annastraße</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Domerschulstraße</u>	<u>Altstadt</u>	10
<u>Dürrenberg</u>	<u>Heidingsfeld</u>	2
<u>Fischleingasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	2
<u>Fuchsgasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	1
<u>Grünwaldstraße</u>	<u>Sanderau</u>	2
<u>Hörleingasse</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Judenbühlweg</u>	<u>Steinbachtal</u>	14
<u>Judenplan</u>	<u>Heidingsfeld</u>	1
<u>Kirchgasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	1
<u>Klinikstraße</u>	<u>Altstadt</u>	6
<u>Klopfergasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	3
<u>Kniebreche</u>	<u>Steinbachtal</u>	3
<u>König-Heinrich-Straße</u>	<u>Steinbachtal</u>	2
<u>Leutfresserweg</u>	<u>Steinbachtal</u>	11
<u>Mittlerer Steinbachweg</u>	<u>Steinbachtal</u>	3
<u>Moritzgasse</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Münchgasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	1
<u>Obere Johannitergasse</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Peterpfarrgasse</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Rathausplatz</u>	<u>Heidingsfeld</u>	1
<u>Reibeltgasse</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Residenzplatz</u>	<u>Altstadt</u>	16
<u>Reuerergasse</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Riemenschneiderstraße</u>	<u>Altstadt</u>	2
<u>Rotscheibengasse</u>	<u>Altstadt</u>	1
<u>Schloßgasse</u>	<u>Altstadt</u>	3
<u>Schollergasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	4
<u>Stegenturm-gasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	2
<u>Untere Johannitergasse</u>	<u>Altstadt</u>	3
<u>Unterer Weg</u>	<u>Heidingsfeld</u>	5
<u>Werkingstraße</u>	<u>Heidingsfeld</u>	3
<u>Zülbsgasse</u>	<u>Heidingsfeld</u>	2



GASLICHT IN WÜRZBURG



DIE KLEINE LATERNENKUNDE

DIE BRÜCKEN VON BERLIN UND IHRE BELEUCHTUNG TEIL 2

In der letzten Ausgabe des „Zündfunken“ – Nummer 77 – begann unsere große Reportage über die Geschichte der Berliner Brücken und ihres Schmucks einschließlich der Brücken-Beleuchtung. Im Laufe der letzten 200 Jahre wurden in der ehemaligen preussischen Residenz- und späteren deutschen Kaiserstadt zahlreiche Brücken gebaut, viele davon architektonisch aufwändig. Aber die Überquerungen waren auch Belege für die Ingenieurskunst dieser Epoche. Gab zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch Karl Friedrich Schinkel den Ton beim Brückenbau an, so änderte sich das vor allem mit der Einrichtung des Berliner Brückenbauamtes. Jetzt war nicht mehr Preußen, sondern die Hauptstadt für die Verkehrswege zuständig. Die maßgeblichen Ingenieure und Architekten des Berliner Brückenbauamtes schufen nun eindrucksvolle Fluss- und Kanalüberquerungen, die Berlin endgültig zur „Brückenstadt“ werden ließen. Leider ist von all dieser Pracht der Brücken kaum etwas übriggeblieben, die heutigen Brücken haben nichts Besonderes mehr und könnten überall stehen. Doch es ist wichtig, die Vergangenheit kennenzulernen und zu verstehen. Es sollte nicht in Vergessenheit geraten. Der erste Teil (A-L) begann mit der Achenbachbrücke und schloss mit der Lutherbrücke. In dieser Ausgabe folgt nun Teil 2 (M-Z).



BERLINER BRÜCKEN

TEIL 2



MARSCHALLBRÜCKE

Diese schmiedeeisene Blechbogenbrücke (Spannweite 60,5 Meter) in Berlin-Tiergarten wurde 1881/82 nach Entwürfen von Friedrich Krause und Eduard Albert Paul Gottheiner an einer Stelle errichtet, wo bereits vor 1740 hölzerne Brücken über die Spree führten und Karl Friedrich Schinkel 1822/23 eine Holz-Klappenbrücke erbauen ließ. Namensgeber war vermutlich der legendäre Feldmarschall Gebhard Leberecht Fürst von Blücher. Als besonderen Brückenschmuck dienten acht reich verzierte mehramige Gaskandelaber mit jeweils vier fischschwänzigen Seejungfrauen aus Kupfer an den Sockeln, hinzu kam ein schmiedeeisener floraler Geländerschmuck. Die Brücke wurde im Krieg stark beschädigt, danach provisorisch wiederinstandgesetzt. Ab 1997 erfolgte eine Grundinstandsetzung, wobei Reste der früheren Eisenfachwerkstruktur erhalten wurden. Die neue Beleuchtung erscheint grauenhaft, moderne elektrische Kandelaber mit seltsamen Krümmungen passen rein gar nicht zu den historischen Schmiedeeisenbögen der Brücke. An der Brücke befindet sich eine Gedenktafel, sie erinnert an die Revolution 1848 und an die an dieser Stelle errichteten Barrikaden, die am 18. März 1848 unter anderem auch von Rudolf Virchow verteidigt wurden.



Beleuchtungs-Monstrum auf historischem Sockel: Hässlicher geht es wohl kaum. Bild: Slg. PGL



Bild: Hermann Rückwardt (1886)

MELCHIORBRÜCKE



Oben: Ausschnittvergrößerung des Aufganges zur Melchiorbrücke; rechts Plan mit Luisenstädtischem Kanal.

Hier handelt es sich um einen Fußgängersteig über den 1928 zugeschütteten Luisenstädtischen Kanal in Berlin-Kreuzberg. Die Brücke verband das Engelufer mit dem Bethanien-/Mariannenufer. Verantwortlicher Bauingenieur war Paul Gottheiner. Die Brücke wurde 1886 errichtet und erhielt ein aufwändig gestaltetes Geländer mit geschwungenen Geländerstützen und spiralförmig ausgefüllten Geländerfeldern. Bündelpfeiler mit Berliner Modelleuchten wurden teilweise in die Brücke integriert. Die äußerst ansprechende Brücke wurde 1926 abgerissen.





MICHAELBRÜCKE

In Friedrichshain wurde 1877-79 nach Entwürfen von Johann Wilhelm Schwedler und Friedrich Ernst Adolf Wiebe diese schmiedeeiserne Eisenfachwerkbogenbrücke (Stützweite 60 Meter) errichtet, um das gesteigerte Verkehrsaufkommen an dieser Stelle zu entlasten. Der Name geht auf die in der Nähe gelegene St. Michaelkirche zurück. Auch diese Brücke wurde mit vier Reliefs versehen, die Stadt- und Staatspersonifikationen darstellten. Die steinernen Brückenpfeiler mit roten Klinkern wurden mit Darstellungen der Berolina und der Borussia verziert. Diese sollten die Teilung der Baukosten zwischen Berlin und dem Königreich Preußen symbolisieren. Ein Hinguder waren auch die dreiamigen Gaskandelaber sowie das kunstvoll gestaltete Geländer.

1945 wurde die Brücke durch Sprengung teilweise zerstört, der Schmuck ging komplett verloren. Da hier die Sektorengrenze verlief, wurde die Brücke später gesperrt. In den 1990er Jahren wurde eine neue Brücke geplant und 1995 fertig gestellt. Sie erscheint zwar ebenfalls recht filigran, ist aber mit der ursprünglichen Brücke trotzdem nicht vergleichbar.



Brückenrelief mit Ansicht der Brücke von 1877/79, Bild: Angela Monika Arnold

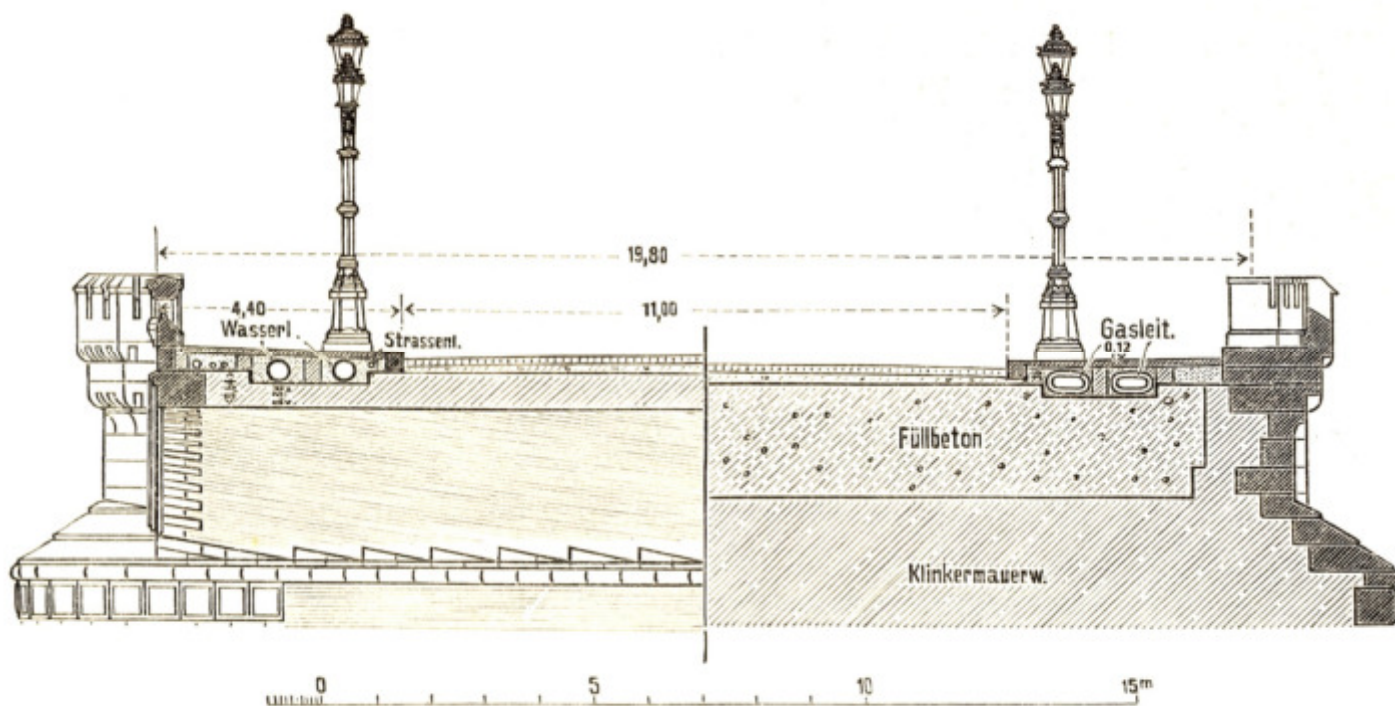


MOABITER BRÜCKE

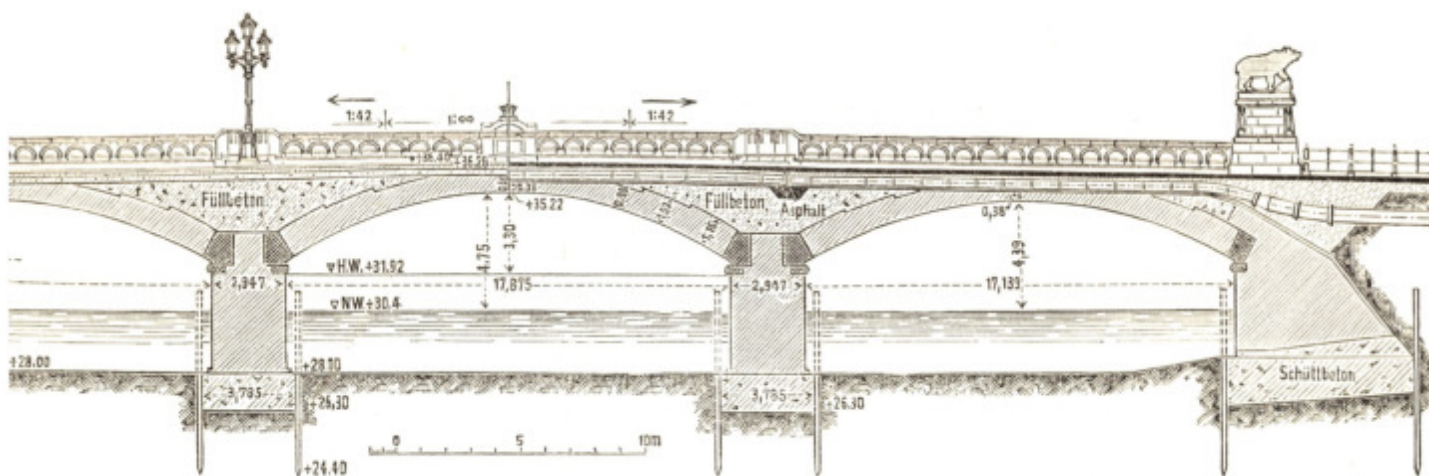


Auch die in Berlin-Tiergarten gelegene Moabiter Brücke – errichtet 1893/94 nach Entwürfen von Friedrich Krause und Carl Bernhard im romanischen Stil – besaß bemerkenswerten Brückenschmuck, darunter kunstvolle, mehrarmige Gaskandelaber und vier bronzene Bären, die während des zweiten Weltkrieges eingeschmolzen wurden. Namhafte Künstler wie Johannes Boese, Carl Begas, Carl Piper und Johannes Goetz waren an der Ausstattung der Moabiter Brücke beteiligt. Die Stützweite der aus Basaltlava gebauten Brücke betrug 68 Meter.

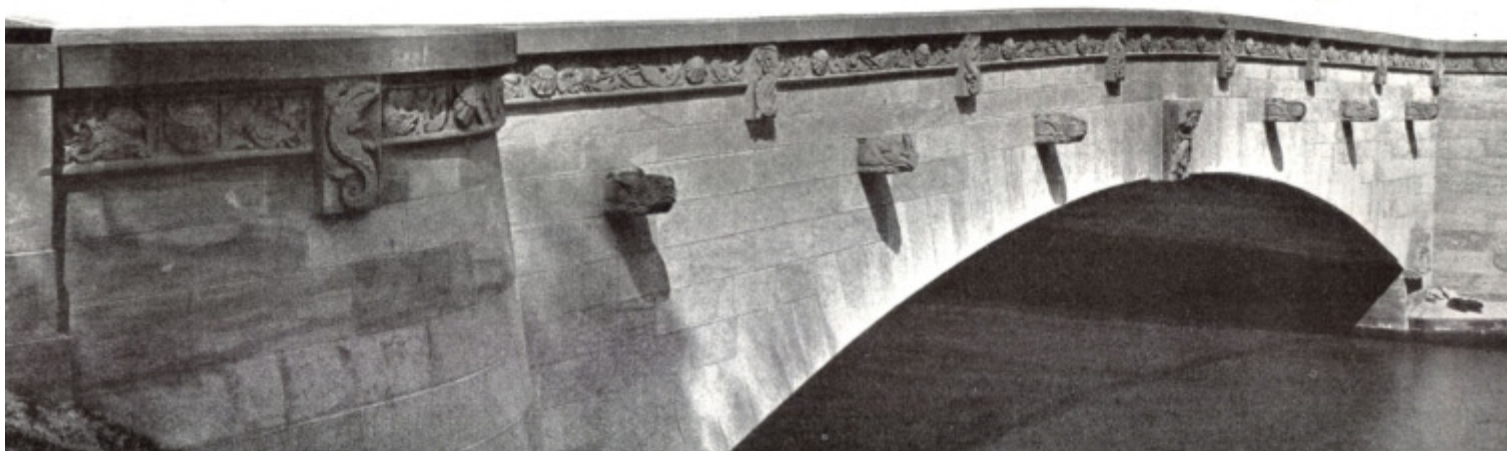
Nach Beschädigung der Brücke während des Zweiten Weltkrieges wurde sie 1948-50 wiederaufgebaut, seit 1981 schmücken vier neue Bären aus Eisenguss die Moabiter Brücke. Im Volksmund wird die Brücke deshalb auch „Bärenbrücke“ genannt. Heute sorgen auch wieder dreiamige Kandelaber für Licht, sie ähneln von weitem den früheren Gaskandelabern, sind aber bei weitem nicht so kunstvoll gestaltet. (Bild und Bildausschnitt: Hermann Rückwardt)



Oben: Querschnitt, unten Längsschnitt der Moabiter Brücke.
 Bildquellen: Berlin und seine Bauten, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn (1896)



Die Moabiter Brücke heute mit neuen gusseisernen Bären und dreiarmigen Kandelabern (elektrische Leuchten).



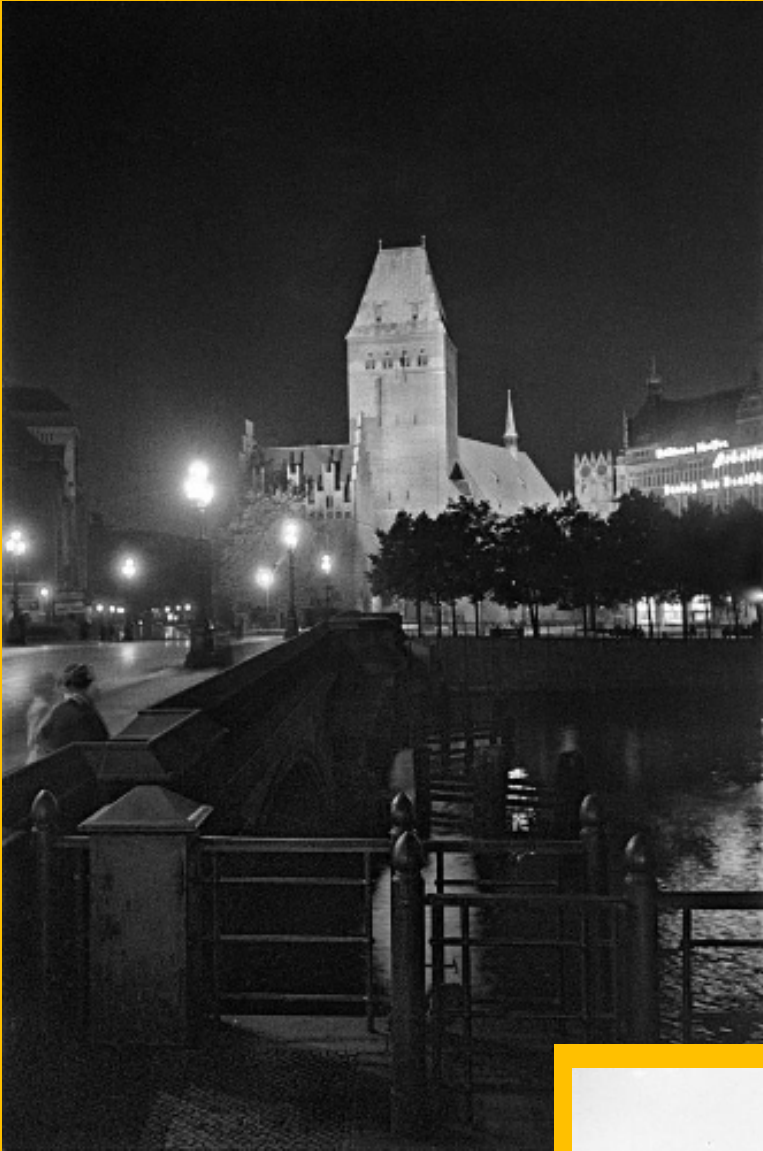
MÖCKERNBRÜCKE



Die in Kreuzberg gelegene Möckernbrücke ist heute gut bekannt, schon wegen des gleichnamigen U-Bahnhofes. Sie überquert den Landwehrkanal in Höhe der Möckernstraße. 1898/99 wurde sie nach Entwürfen von Friedrich Krause und Ludwig Hoffmann als einbogige Sandsteinbrücke errichtet, die Stützweite betrug 16 Meter. Zu dieser Zeit verkehrte hier noch keine Hochbahn (siehe Bild oben). Der Name der Brücke geht auf den Ort Möckern zurück, dort fand im Oktober 1813 eine Schlacht statt, die preußische Truppen unter Generalfeldmarschall Blücher gegen Napoleon gewannen. Otto Lessing entwarf für die Möckernbrücke ein Schmuckfries mit Fröschen und Wassertieren. Bemerkenswert waren auch die an der Brücke angebrachten Tierköpfe. Zudem dienten vier gusseiserne Gaskandelaber zur Beleuchtung, die jedoch schon in den 1930er Jahren entfernt wurden. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Möckernbrücke zerstört, der 1954 errichtete Nachbau erfolgte als Spannbetonbrücke. Ganz in der Nähe befindet sich auch die Hochbahnbrücke mit dem U-Bahnhof Möckernbrücke.

Bild unten: Der in der Nähe befindliche Hochbahnhof Möckernbrücke im Jahr 1930. Bildquelle: unbekannt.





BERLINER BRÜCKEN- FLAIR

Oben: Waisenbrücke 1937 mit
Märkischem Museum; rechts
Friedrichsbrücke mit Berliner Dom 1928





MOLTKEBRÜCKE

In Berlin-Tiergarten überquert die Moltkebrücke (Stützweite 75 Meter) die Spree. Bereits 1851 entstand hier eine Holzbrücke, 1865 eine schmiedeeiserne Bogenfachwerkbrücke, die erste ihrer Art in Deutschland, diese musste aber 1884 wegen Baumängeln geschlossen und im Zuge der Spreekanalisierung abgerissen werden. Die bis heute existierende Ausführung, eine fünfbojige, massive Gewölbebrücke, wurde zwischen 1888 und 1891 von Otto Stahn als Sandsteinbrücke errichtet. Benannt wurde sie nach dem preußischen Feldmarschall Helmuth von Moltke. Mehrere Künstler beteiligten sich am Schmuckprogramm der Brücke, so Carl Piper, Carl Begas und Johannes Boese. Besonders markant an der Moltkebrücke sind die acht Bronzekandelaber, die sich auf reich gegliederten Steinsockeln befinden. Sie wurden 1890 in der Eisengießerei Lauchhammer gegossen. Die Schäfte der Candelaber sind von jeweils drei Kinderfiguren umstellt. Diese führen kriegerische Utensilien wie Pauken und Trompeten mit sich. Vier Greife mit Wappenschildern standen an den Enden der Brücke. Die Schlusssteine der drei Flussbögen wurden mit Portraitköpfen versehen, diese Köpfe trugen Lorbeerkränze. Die Portraitköpfe zeigten den Namensgeber der Brücke, Helmuth von Moltke, dazu Gebhard Leberecht von Blücher und Georg von Derfflinger, allesamt hohe Militärs in preußischen Diensten. Dazu kamen auf der Stromaufwärts-Seite die Köpfe von Caesar und Athene. 1942 ließen die Nazis den Bronzeschmuck einschmelzen. Gegen Ende des Zweiten Weltkrieges wurde die Brücke teilweise gesprengt, zwei Jahre später aber behelfsmäßig wiederinstandgesetzt.



Oben: Portrait von Derfflinger; unten Blücher





V.l.n.r.: Kinder in römischer Soldatenkleidung als Sockelschmuck für die Beleuchtung, Kandelaber mit Sockel, Brücke mit Blickrichtung Reichstag, Bilder: Slg. PGL

Die auffälligen sechseckigen Gasleuchten wurden viele Jahre später auf Strombetrieb umgebaut. In den 1960er Jahren dachte man wegen des desolaten Zustands der Brücke zeitweise sogar an einen Abriss. Doch daraus wurde gottseidank nichts. Stattdessen wurde die frühere Ausschmückung teilweise wiederhergestellt. Zu dem einen übrig gebliebenen Greifen kamen drei Neue als Nachgüsse hinzu, außerdem schuf der Künstler August Jäkel Repliken des verlorenen bronzenen Bild-, Skulpturen- und Latemenschmucks. 1987 – zur 750-Jahr-Feier Berlins – wurde die Brücke fertiggestellt. Sie steht unter Denkmalschutz.



Links: Bau der Moltkebrücke im Jahr 1889, Bild: Hermann Rückwardt; rechts elektrisches Nachkriegsprovisorium in den 1950er Jahren, Quelle: unbekannt



Die Moltkebrücke heute, hinten die Kuppel des Reichstages. Bild: Lars Steffens



Die Monbijoubrücke mit dem Reiterstandbild Kaiser Friedrichs III. sowie dem Kaiser-Friedrich-Museum (heute Bodemuseum),
Bild (1905): Hermann Rückwardt

MONBIJOURBRÜCKE (NORD UND SÜD)



Links: Kugelförmige Laterne auf der nördlichen Monbijoubrücke, Bild:
Bundesarchiv 183-1985-0411-012, aufgenommen 1985. Rechts: Granitsäulen
mit Kugelleuchten auf der südlichen Monbijoubrücke, aufgenommen 2015.

Bild: Ajepbaa



Zwischen 1898 und 1904 entstand nach Initiative von Wilhelm Bode und nach Plänen des Architekten Ernst von Ihne an der Spitze der Museumsinsel ein neobarocker Bau, das damalige Kaiser-Friedrich-Museum, das 1956 nach Bode benannt wurde. Zu den Ideen Ihnes gehörte auch der Bau einer Doppelbrücke über die Spree und den einmündenden Spreekanal, den sogenannten Kupfergraben. Die beiden Brücken verlaufen in einem stumpfen Winkel über den Vorplatz des Bodemuseums und verbinden den Zugang des Museums mit den gegenüberliegenden Ufern der Spree. Offensichtlich ließ sich Ernst von Ihne seinerzeit von dem an der Spitze der Paiser Isle de la Cité befindlichen Pont Neuf inspirieren. Die südliche Brücke wurde unter anderem mit bronzenen Kugelleuchten auf roten polierten Granitsäulen ausgestattet. Als Material für die Brücke verwendete man schlesische und sächsische Sandstein. Die Säulen standen auf Bronzesockeln, die mit Delphinen und Schlangen geschmückt waren. Künstler waren Wilhelm Widemann und Rudolf Maison. Der Name der Brücke geht auf das früher ganz in der Nähe befindliche Schloss Monbijou zurück. Dieses Schloss Monbijou (zu deutsch

„Mein Schmuckstück“) war einst Residenz der preußischen Königinnen, später wurde es zu einem Hohenzollernmuseum, das auch nach Ende der Monarchie 1918 weiterbestand. Das Schloss wurde im Krieg schwer beschädigt und brannte aus, gegen zahlreiche Proteste ließ es der Ost-Berliner Magistrat 1959 abreißen. Die Brücke wurde im Krieg nur wenig beschädigt und 1995 letztmals restauriert. Ursprünglich stand hier auch ein Reiterstandbild des Kaisers Friedrich III. (siehe Bild rechts), das die Nazis jedoch einschmelzen ließen, es wurde bis heute nicht wieder aufgestellt. Die nördliche Monbijoubrücke entstand gleichzeitig, verwendet wurde auch das gleiche Baumaterial. Hier wurden sechs Obelisken als Latenträger aufgestellt und kugelförmige Leuchten montiert. Ähnliche Leuchten mit Gasbetrieb gibt es übrigens in London/Westminster. Die nördliche Brücke wurde 1945 von der Wehrmacht gesprengt, danach kam Jahrzehntlang eine Behelfsbrücke zum Einsatz. Erst nach der Wiedervereinigung wurde eine neue Brücke geplant, die optisch der südlichen Brücke zwar ähnlich ist, jedoch aus bautechnischen Gründen viel leichter als die Vorgängerbrücke. Verwendet wurde hohler Stahl, der mit Naturstein verkleidet wurde. Die Brücke wurde 2006 eröffnet.



Oben: Der Bildhauer Rudolf Maison (1854-1904) in seinem Münchner Atelier (um 1900), hinter ihm sein Werk des Reiterstandbildes des Deutschen Kaisers Friedrich III. (1831-1888), Bild: Carl Teufel; unten: Blick auf die nördliche Monbijoubrücke, Bildquelle unbekannt



Kandelabersockel auf der nördlichen Monbijoubrücke, Bild: Angela Monika Arnold



Berlin-Mitte/Museuminsel

- 1 Schloss Monbijou
- 2 Monbijoubrücke(n) und Bodemuseum
- 3 Berliner Stadtschloss
- 4 Rotes Rathaus

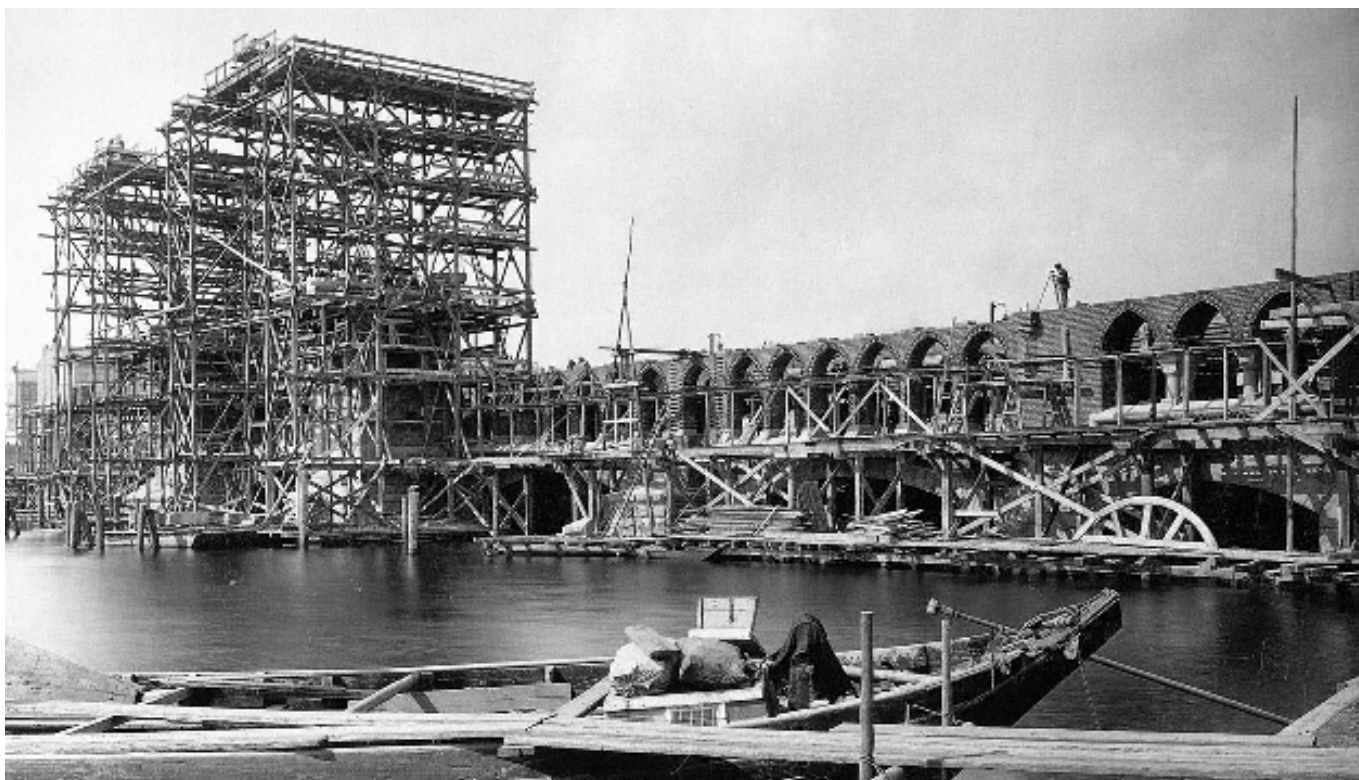


NÖRDLICHE SEESTRAßENBRÜCKE

Diese Brücke überquert südlich des Plötzensees den Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal als Teil der Seestraße, einer durch Wedding führenden Verkehrsader. Sie entstand im Jahr 1859 als hölzerne Balkenbrücke. Im Jahr 1911 wurde sie durch eine 19 Meter breite Brücke mit einem elf Meter breiten Fahrdamm ersetzt. In der heutigen Form entstand die Brücke 1949/1950. Bereits seit 1859 trägt sie ihren Namen nach der Seestraße. Die Brücke ist architektonisch eher uninteressant. Das Spannende an ihr ist aber die Beleuchtung. An den Zufahrten zur Brücke – und möglicherweise nur hier – wurden in den 1950er Jahren wahrscheinlich versuchsweise erstmals Gasansatzleuchten (Bamag U11) an hohen Bogenauslegermasten mit Leitern aufgestellt. Diese Leuchtenform hatte jedoch in Berlin keine Zukunft, man setzte stattdessen lieber auf die ab 1951/52 aufgekommene Gasreihenleuchten der Firma Bamag U13B bzw. U13H. Es ist unklar, wie lange die Gasansatzleuchten in Betrieb waren, auch auf dem Werksgelände der Städtischen Berliner Gaswerke GASAG befanden sich für kurze Zeit probenhalber solche Ansatzleuchten. Auf der Brücke selbst waren elektrische Leuchten an Bogenmasten installiert.

(Bilder von 1955, Bildquelle: Slg. Sabine Röck)





Oben: Baubeginn der Brücke war 1895; unten die Brücke mit Hochbahn 1908. Bilder: Hermann Rückwardt

OBERBAUMBRÜCKE



Die Oberbaumbrücke gehört wohl zu den bekanntesten Berliner Brücken überhaupt. Der Grund dafür ist vor allem, weil hier die scharf bewachte Grenze zwischen Ost- und West-Berlin verlief. Nach dem Mauerbau wurde die Brücke gesperrt und geradewegs zugemauert. Erst einige Jahre später entstand hier ein Grenzübergang für Fußgänger. In den Jahren zwischen 1961 und 1989 spielten sich hier Dramen ab. Menschen aus dem Ostsektor Berlins versuchten, durch einen Sprung in die Spree den „Eisernen Vorhang“ schwimmend zu überwinden. Einige schafften es nicht und starben, entweder durch Ertrinken oder im Kugelhagel von DDR-Grenzern.



Die abgeriegelte Oberbaumbrücke (1983) – oben Kreuzberg (Westsektor). Quelle: unbekannt.



Oben die Brücke mit der Hochbahn (1903), Bild Hermann Rückwardt; in der Mitte Blick aus der Hochbahnstation Osthafen heraus in Richtung Südwesten auf die Brücke (1932), Bild: Bundesarchiv 183-1986-0910-506; unten: Die kriegsbeschädigte Brücke um 1950, noch passierbar und mit Straßenbahnbetrieb. Bildquelle: unbekannt



Die Oberbaumbrücke verbindet Kreuzberg und Friedrichshain und überquert die Spree. Bereits 1724 existierte hier eine Klappbrücke aus Holz. James Hobrecht und Otto Stahn entwarfen schließlich die heutige Brücke, die zwischen 1895 und 1897 gebaut wurde und mit einer Stützweite von 150 Metern die längste Brücke Berlins ist. Es handelte sich um eine kombinierte Straßen- und Hochbahnbrücke. Die erste Hochbahn Berlins ging hier 1902 in Betrieb. Während die Bahn über die Brücke auf einem Viadukt verläuft, befindet sich darunter die Straße.



Die Außenflächen der Arkade wurden durch bunte Glasmosaik mit Wappen brandenburgischer Städte geschmückt, der Innenraum der Brücke erinnert an den Kreuzgang eines Klosters. Zur Erinnerung an die früher bestehende Torfunktion bekam die Brücke besondere Wahrzeichen: Zwei mit Zinnen bekrönte Türme. Die Beleuchtung erfolgte durch elektrische Bogenlampen.



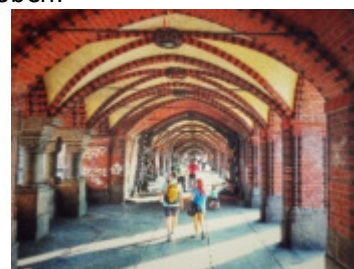
Links: Abriss der Türme (1961); rechts die „verramelte“ Oberbaumbrücke vom Groebenufer (Kreuzberg) aus gesehen (1978).



Links: Blick von Kreuzberg aus über die Mauer (1987); rechts; am 11.11.1989 wollen Tausende Ostberliner nach West-Berlin, Bilder: Oben Quellen unbekannt, unten Jochims (links) und Roehrensee (rechts).



Oben: Im Mai 1993 wirkt die Brücke immer noch trostlos, Bild: Gerd Danigel; unten: Heute ist die Oberbaumbrücke ein wunderbares Wahrzeichen von Berlin, Bild: Andreas Steinhoff; kleines Bild rechts: Wie der Kreuzgang eines Klosters wirkt der Innenraum der Brücke, Bild: Jonas Bengtsson



Die Brücke wurde 1945 teilweise gesprengt, die Türme wurden 1961 beim Bau der Berliner Mauer bis auf Plattformhöhe abgetragen. Wegen der hier verlaufenden Grenze zwischen Ost- und Westberlin wurde die Brücke ab 1955 für den Auto- und Straßenbahnverkehr gesperrt. Auch die Hochbahn fuhr hier nicht mehr. Fußgänger konnten die Brücke noch bis August 1961 zur Sektorenüberquerung benutzen. Danach blieb sie jahrelang unzugänglich. Erst 1972 kam es durch das Viermächteabkommen über Berlin zu einer dauerhaften Öffnung für Fußgänger. Nach der Wiedervereinigung wurde die Brücke aufwändig instandgesetzt und 1995 wieder für den Autoverkehr sowie die Hochbahn freigegeben.

Die Türme wurden rekonstruiert, das Mittelteil der Brücke entstand nach einem Architekturwettbewerb völlig neu. Die Oberbaumbrücke war zu Zeiten des kalten Krieges ein Synonym für die Teilung Berlins, heute ist sie das Wahrzeichen des Berliner Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg.



Eine der außergewöhnlichsten Brücken Berlins war die mit mächtigen Lichtständern und Sockeln mit Masken ausgestattete Oranienbrücke. Bilder: Waldemar Titzenthaler

ORANIENBRÜCKE



Der frühere Luisenstädtische Kanal in Kreuzberg wurde von mehreren Brücken überquert, darunter auch die Oranienbrücke am Oranienplatz. Der Name geht auf das niederländische Herrscherhaus Oranien zurück. Seit 1852 gab es hier eine hölzerne Klappenbrücke, zwischen 1903 und 1908 entstand nach einem Entwurf von Bruno Schmitz die Oranienbrücke (Stützweite 22,6 Meter) als Betonbogenbrücke mit arkadenartigen Brüstungen. Der Oranienplatz mit acht dorthin führenden Straßen war nach 1900 mit Straßenverkehr völlig überlastet gewesen, Bruno Schmitz schuf daraufhin eine Neugestaltung des Platzes vor, wobei die Brücke nur eine untergeordnete Rolle spielte. Sehr extravagant wurde aber das Schmuckprogramm für das Areal: Die Brücke erhielt an ihren Widerlagern vier Sphingen, dazu kamen vier monumentale Pfeiler mit weiblichen Latementrägern, alles im Jugendstil gestaltet. Zeitgenossen beschrieben die Leuchter als „*eigenartige Beleuchtungskörper aus Stein und Eisen*“.

Die wuchtigen Leuchten mit elektrischen Bogenlampen führten zu Konflikten mit dem Chef des Brückenbauamtes, Friedrich Krause, der für die damals avantgardistischen „Lichtgöttinnen“ im Jugendstil nichts übrig hatte. Die wuchtige Optik war an die Ausführung des Leipziger Völkerschlachtdenkmal angelehnt. Bruno Schmitz war auch Schöpfer des Kyffhäuser- und des Völkerschlachtdenkmal gewesen.



Finanziert wurde die Brücke übrigens von Eugen Fluß, einem Konditormeister, der 1890 die Groß-Konditorei „Kuchen-Kaiser“ erworben hatte und sich für sein Geschäft einen würdigen Vorplatz wünschte. Als der Luisenstädtische Kanal 1926/27 zugeschüttet wurde, war für die Brücke kein Bedarf mehr. Sie wurde ebenso abgerissen wie die kolossalen Jugendstil-Laternenträger. Schon damals war diese Zerstörung ein Kulturbanausentum allererster Güte. Der Oranienplatz ist heute ein zentraler Ort in Kreuzberg mit quirligem Leben. Beinahe wäre die Geschichte hier anders verlaufen, denn der Berliner Senat der 1950er/60er Jahre plante hier allen Ernstes ein Autobahnkreuz. Doch dazu kam es nie.



Die Bilder verdeutlichen die Wucht der Beleuchtungsanlage rund um die Oranienbrücke, Quellen: unbek./Slg. PGL



Oben: Die Doppelbrücke im Jahr 1898; unten zwei Jahre später. Bilder: Waldemar Titzenthaler

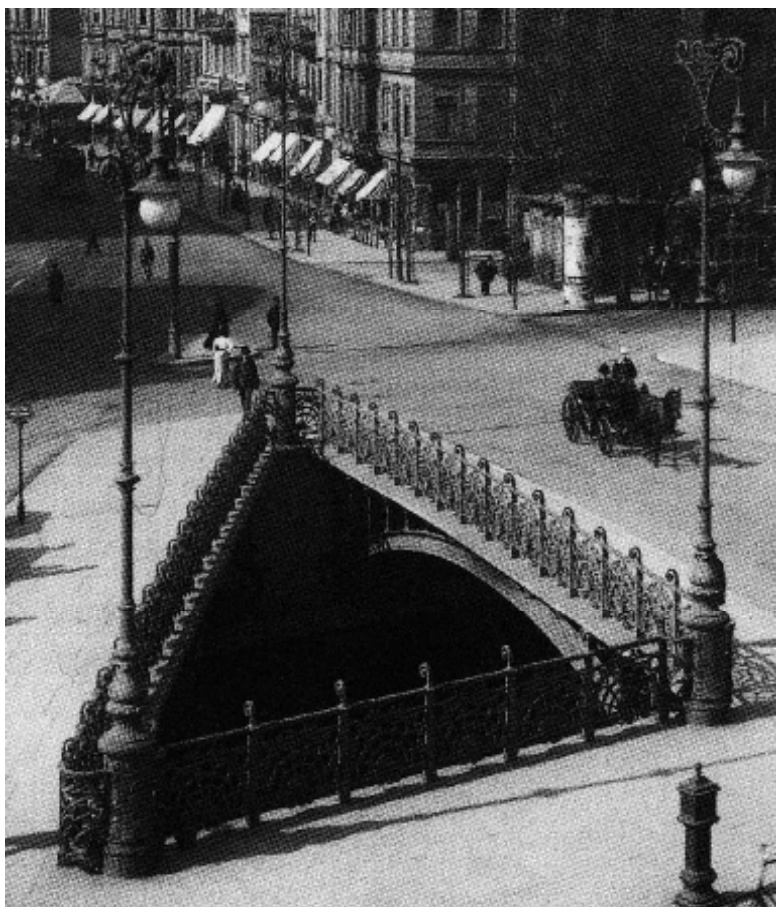
POTSDAMER BRÜCKE / VICTORIABRÜCKE



Im Jahr 1898 wurden diese Brücken über den Landwehrkanal errichtet, vorher hatte es hier bereits eine Holzbrücke gegeben. Verantwortlich war der Ingenieur Fritz Eiselen, Architekten waren James Hobrecht und Friedrich Krause. Da die Potsdamer Straße schief auf die alte Holzbrücke stieß, entschied man sich zum Bau zweier unmittelbar nebeneinander liegender Brücken, die neue Victoriabrücke übernahm die rechtwinklige Überquerung des Landwehrkanals. Beide Brücken waren Stahlbogenkonstruktionen mit schmiedeeisernen Geländern und auffälligen hohen Bogenlichtkandelabern. An den vier Enden beider Brücken wurden Bronzestatuen berühmter deutscher Naturwissenschaftler und Ingenieure aufgestellt: Carl Friedrich Gauß, Hermann von Helmholtz, Wilhelm Conrad Röntgen und Werner von Siemens. Künstler dieser Statuen waren Gerhard Janensch, Reinhold Felderhoff, Max Klein und Julius Moser. Alle Statuen wurden 1940 eingeschmolzen. Lediglich der Kopf von Röntgen (Bild unten) blieb seltsamerweise erhalten und befindet sich heute in der Charité.



Die Victoriabrücke ließ der NS-Stadtplaner Albert Speer bereits 1939 abreißen, die Potsdamer Brücke blieb trotz schwerer Kriegsschäden stehen. Erst Jahre später wurde die Potsdamer Brücke verlegt und als Spannbetonbrücke mit 40 Metern viel breiter gebaut als zuvor. Heute ist die Gegend hier recht unbehaglich und die Brücke wirkt einfallslos.



Aufwändig und filigran war das Brückengeländer beider Brücken gestaltet. Die Bogenlichtkandelaber waren im Geländer integriert.



Luftaufnahme der Doppelbrücke aus den 1930er Jahren, heute sieht es hier trostlos aus. Die derzeitige Potsdamer Brücke (die Victoriabrücke wurde schon vor dem Zweiten Weltkrieg abgerissen) und die Gebäude sind allesamt als hässlich zu bezeichnen. Bildquelle: unbekannt.



Die Putzlitzbrücke kurz nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1912, Bild: Hermann Rückwardt

PUTLITZBRÜCKE

Diese Brücke wurde 1912 errichtet und war zu dieser Zeit die längste Brücke Berlins, sie überspannte die Quitzowstraße, den Westhafen und die Gleisanlagen der Ringbahn östlich des Westhafens. Architekt war Amo Koemig, verantwortlicher Ingenieur Friedrich Krause. Die Architektur der Brücke setzte auf die Verblendung der Ansichtsflächen, auf eiserne Geländer und auffällige doppelarmige Gashängeleuchten, montiert an Masten, die gleichzeitig als Befestigungsträger der Straßenbahn-Fahrleitung dienten. Die Brücke erhielt auf ihrer nördlichen Seite zwei massive Treppenhäuser, der Bildhauer Walter Schmarje schuf außerdem Skulpturen mit Kindern, die mit einer Gans spielten. Grund hierfür war das Wappentier des namensgebenden Gans Edler zu Putlitz, einem brandenburgischen Adelsgeschlecht. Die Brücke musste 1975 einem völlig belanglosen Neubau weichen. Ein Gaskandelaber mit zwei Zaunfeldern konnte gerettet werden und wurde im Gaslaternen-Freilichtmuseum aufgestellt (Bild links, Oliver Frühschütz). Unten: Die Putzlitzbrücke in den 1950er Jahren. Bild: Slg. PGL





Die Roßstraßenbrücke im Jahr 1902, Bild: Hermann Rückwardt

ROßSTRAßENBRÜCKE

Diese Brücke gehört zu den drei ältesten Spreeüberquerungen der Stadt. Sie verbindet die Fischerinsel mit dem alten Stadtviertel Neu-Cölln. Zunächst stand hier eine aufklappbare Holzbrücke, die ab 1683 umstrukturiert wurde, sie bekam ein sinusförmiges Brückenoberteil, kombiniert mit einem hölzernen Unterbau mit Klappen für den Schiffsverkehr. Nachdem die Stadt die Kanalisierung des westlichen Spreearms beschloss, musste die alte Brücke abgerissen werden. 1899-1901 wurde eine neue Brücke aus Sandstein errichtet, die Stützweite betrug 18 Meter. Sie hatte die Form einer Korbbogenbrücke, Architekt war Ludwig Hoffmann. Für den Brückenschmuck sorgte August Vogel, er steuerte auf der stromabwärts liegenden Brückenseite 13 Schmucksteine mit Seejungfrauen und an den Ecken eingelassenen Fabelwesen und Grottesken bei. Auf der anderen Seite stand in einer balkonartigen Ausbuchtung eine Säule mit einem springenden Pferd. Das war eine Anspielung an den Namen der Brücke. Die Säule selbst wurde von einem weinenden Flussgott als Sockel getragen. Flankiert wurde die Brücke von vier Gaskandelabern (Sonderbauform) mit Berliner Modellleuchten. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Brücke erheblich beschädigt und später in einfacher Form wiederhergestellt. Der Brückenschmuck kam nicht wieder an die entsprechenden Stellen. Die Brücke steht trotzdem unter Denkmalschutz.



Oben die 1899 abgerissene Vorgängerbrücke, Bild unbekannt; unten die 1899-1901 errichtete Rossstraßenbrücke (Ausschnitt), Bild: Hermann Rückwardt





Die Schillingbrücke um 1880 mit schweren Gaskandelabern und ausladenden Sockeln, Bildquelle: unbekannt/Slg. ProGaslicht

SCHILLINGBRÜCKE

Anstelle der früheren Holzbrücke entstand zwischen 1870 und 1874 nach einem Entwurf des Stadtbauinspektors Heinrich Seeck diese Brücke über die Spree. Es war die erste von der Stadt in Auftrag gegebene Steinbrücke. Namenspathe war der Stadtdeputierte und Malermeister Johann Friedrich Schilling, der um 1840 eine Holzbrücke finanzierte, die an dieser Stelle errichtet wurde. Sie wurde aber schnell marode und musste schließlich durch eine neue Brücke ersetzt werden. Für die künstlerische Gestaltung der neuen Brücke war Emil Hundrieser verantwortlich. Die Brücken-Stützweite betrug 12,55 Meter. Der Brückenschmuck bestand aus 20 Reliefs mit See- und Fabelwesen sowie Allegorien des Berliner Handel- und Gewerbefleißes. Im Jahr 1912 wurde die Brücke verbreitert, danach verdeckten beiderseits angehängte stählerne Gehwegkonstruktionen den Schmuck oder zerstörten ihn. Während des Zweiten Weltkrieges hielten sich die Beschädigungen in Grenzen. Während der Teilung Berlins war die Brücke unzugänglich, da sie im Sperrgebiet lag. Seltsam ist, dass man die mehr als 100 Jahre alten Steinreliefs Anfang der 1990er Jahre säuberte und restaurierte, doch sie sind der Öffentlichkeit weiterhin zum großen Teil verborgen. Das Gelände aus Schmiedeeisen entstand neu, auch die Beleuchtung wurde durch elektrische Laternen im historisierten Stil erneuert.



Auf der 1912 verbreiterte Schillingbrücke wurden Gashängeleuchten aufgestellt. Bild: Hermann Rückwardt



Bild: Hermann Rückwardt (1896)

SCHLESISCHE BRÜCKE

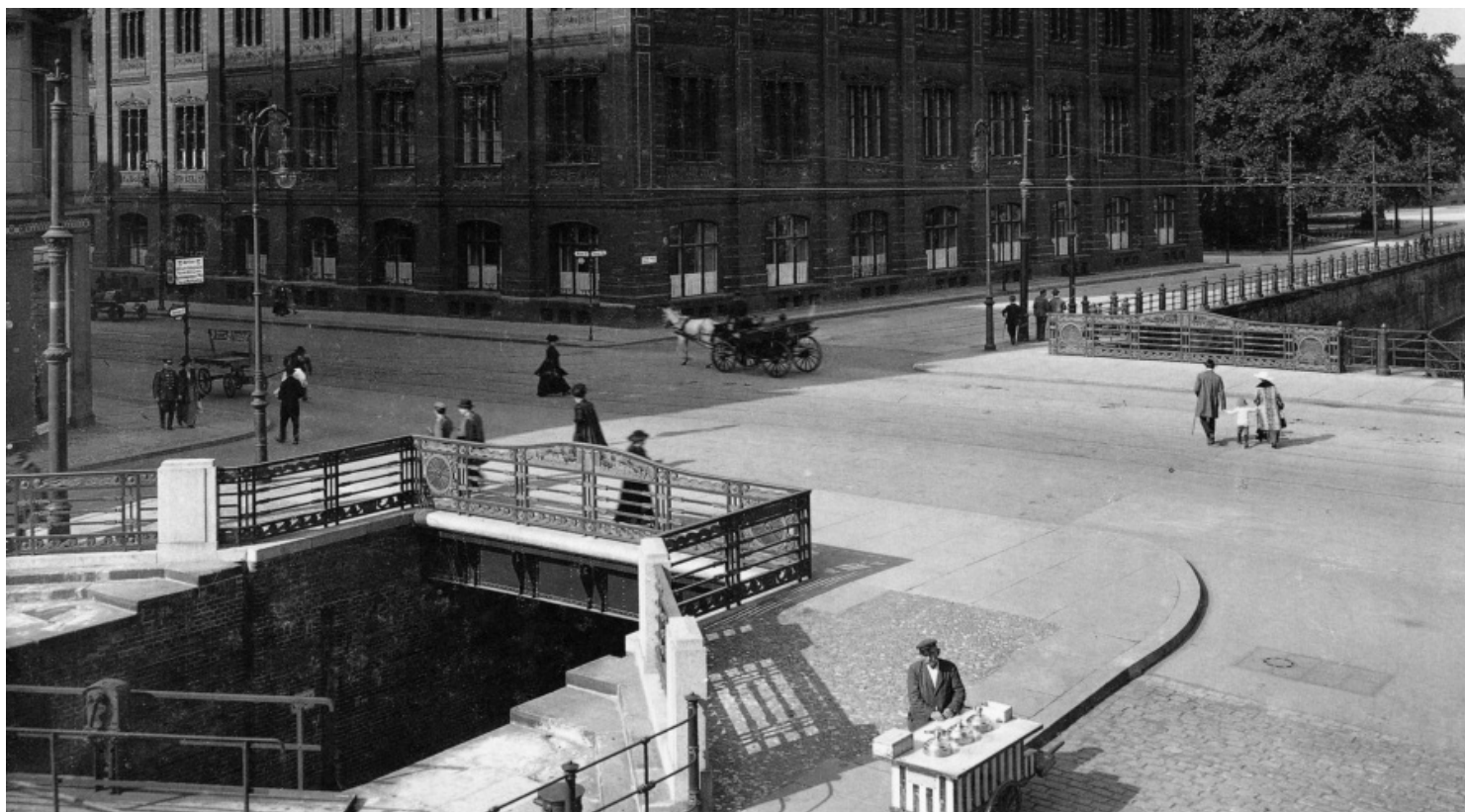
In Berlin-Kreuzberg wurde diese Brücke 1894/95 nach Entwürfen von Otto Rohde und Paul Saminski als Blechbalkenbrücke über den Landwehrkanal errichtet, nachdem an dieser Stelle bereits seit 1705 eine hölzerne Zugbrücke existiert hatte. Sie verband Alt-Treptow mit Kreuzberg. Die Stützweite beträgt 22 Meter. Eine Besonderheit war das schmiedeeiserne Geländer mit floralen Ornamenten.



Bild: Lienhard Schulz

Die Brücke wurde 1954 instandgesetzt, 1961 wegen des innerstädtischen Grenzverlaufs gesperrt und 1987 rekonstruiert. Sie ist wegen ihrer weitgehenden Originalität ein Baudenkmal. Nicht mehr original ist die Beleuchtung. Ursprünglich standen auf der Brücke sogenannte „Victoria-Kandelaber“ von Friedrich Siemens mit einem Aufsatz für drei Modellleuchten, dabei handelte es sich um eine Sonderbauform (Bild rechts, Quelle unbekannt).





Die Schleusenbrücke mit der Bauakademie im Hintergrund (Aufnahme von 1915), hier stehen schon moderne Pressgasleuchten. Bild: Hermann Rückwardt

SCHLEUSENBRÜCKE

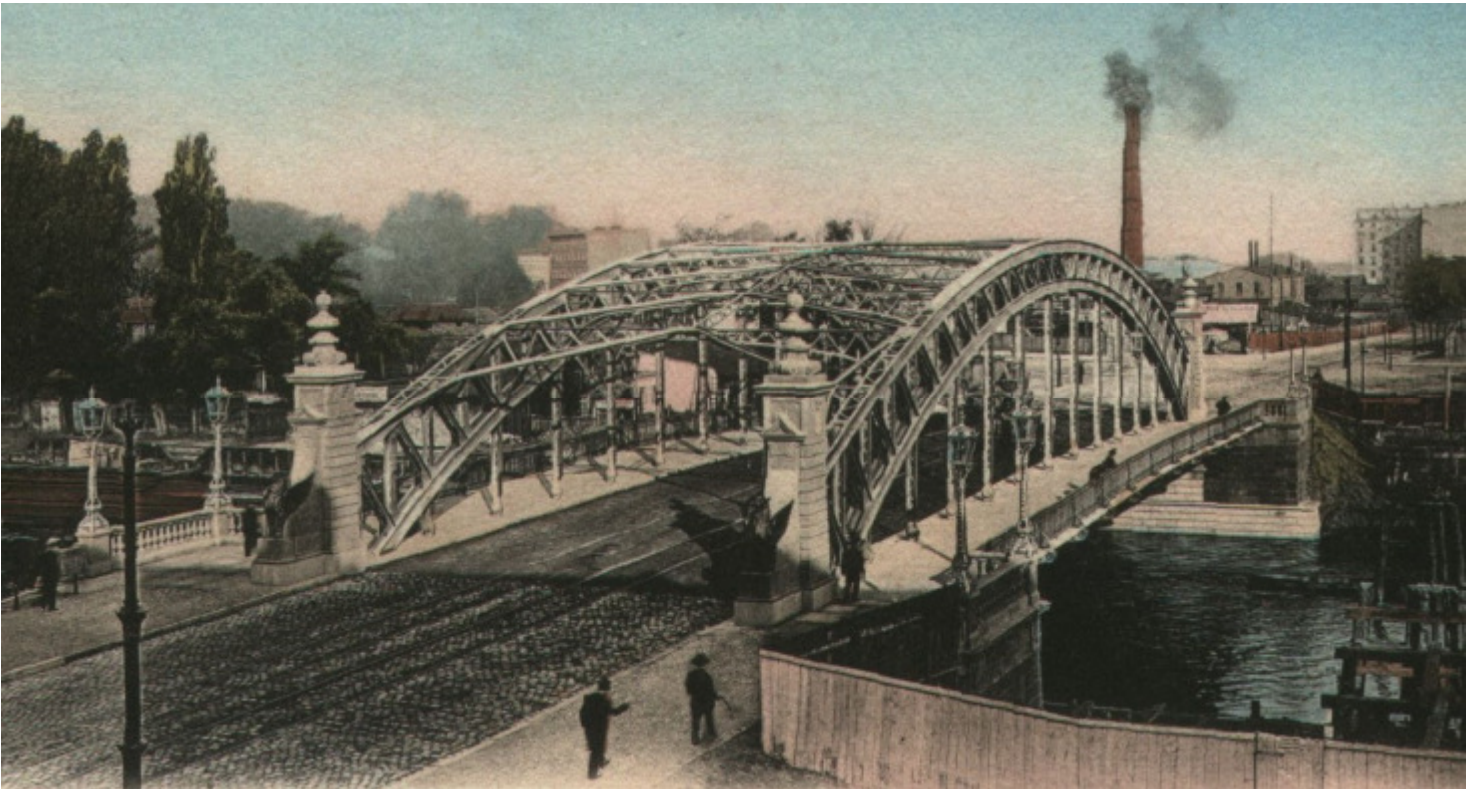
Auch die unter Denkmalschutz stehende Schleusenbrücke gehört zu den markanten Brücken Berlins. Sie überquert den Spreekanal im Bezirk Berlin-Mitte. Sie wurde nach Entwürfen von Fritz Kritzler und Alfred Tischer 1913/14 errichtet und war mit einer Stützweite von lediglich 6,3 Metern ziemlich klein. Auffällig ihre Schmuckausstattung: Acht bronzene Rundmedaillons mit Stadtansichten, dazu ein schmiedeeisernes Geländer im Jugendstil mit aquitanischen Motiven. Das Geländer bestand aus sechs durchbrochenen gusseisernen Gittern und trug in den Endfeldern je zwei bronzene Reliefs mit Stadtansichten von 1657 und 1774. Die künstlerischen Entwürfe dazu kamen von Robert Schimer und Otto Markert. Die erste 1913/14 gebaute Brücke wurde bereits 1936/37 durch eine längere Stahlbalkenbrücke ersetzt, da die Mühlendammschleuse und der Spreekanal erweitert worden waren.



Brückenreliefs, oben von Robert Schimer, unten von Otto Markert, Bilder: Doris Antony



Das Geländer wurde um weitere Felder ergänzt, der später von den Nazis ermordete Bildhauer Kurt Schumacher schuf je zwei weitere Medaillons mit Stadtansichten von 1650 und 1688 (Bilder oben). Nach schweren Beschädigungen im Krieg erfolgte 1951 die Wiederaufbau sowie 1972/73 eine Rekonstruktion mit Ersatz der Medaillons in Aluminiumguss.



Die 1901 errichtete Schlossbrücke, gut zu erkennen die vier Obelisken sowie die Gaskandelaber als vier Zweierpaare an den Auffahrten der Brücke. Bildquelle: unbekannt/Slg. PGL

SCHLOSSBRÜCKE (CHARLOTTENBURG)

Die in Charlottenburg befindliche eiserne Bogenbrücke mit einer Stützweite von 57 Metern wurde 1901 zur Spreeüberquerung errichtet, der Entwurf stammte von Ludwig Hoffmann. Zur Brücke gehörten vier Sandsteinobelisken mit Tiermotiven und Wappenschmuck, die bei der Verbreiterung der Brücke im Jahr 1926 entfernt wurden. Die künstlerischen Arbeiten stammten von Max Dennert, der auch barockartige Zieraufsätze, Gitter und Gaskandelaber mit besonderen Leuchten schuf. Die heute bestehende einbogige Brücke, erbaut zwischen 1926 und 1928, ähnelt dem Vorgängerbau, ist aber solider gebaut, dafür schmucklos. 1945 wurde dieser Brückenbau von deutschen Truppen gesprengt, zwischen 1946 und 1949 aber wiederaufgebaut.



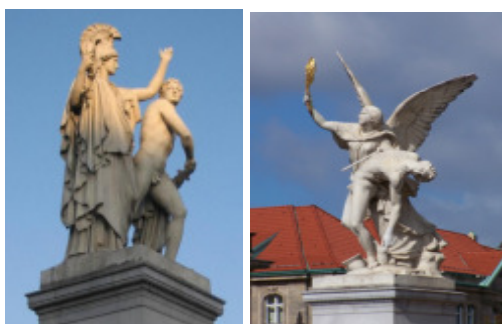
Die heutige Brücke ist ohne Schmuck, ein reiner Zweckbau, Bild: Angela Monika Arnold



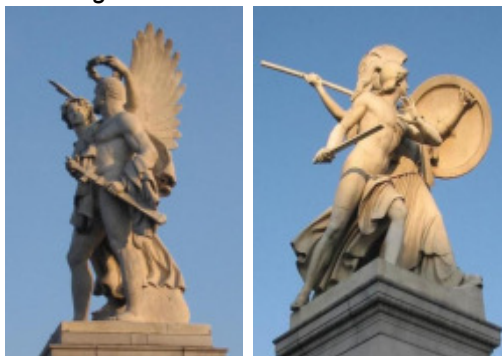
Die Schlossbrücke mit zweiarmigen Gaskandelabern und Skulpturen auf hohen Marmor-Postamenten,
Bild: Hermann Rückwardt

SCHLOSSBRÜCKE (MITTE)

Zu den wichtigsten und ältesten Brücken Berlins (56 Meter Stützweite) gehört die nach einem Entwurf von Karl Friedrich Schinkel zwischen 1822 und 1824 errichtete Schlossbrücke. An dieser Stelle existierte bereits seit dem 15. Jahrhundert eine Brücke aus Holz. Man nannte sie Hundebrücke, weil sie von Jagdgesellschaften mit ihren Hundemeuten auf dem Weg vom Schloss zum Jagdgebiet im Großen Tiergarten überquert werden mussten.



Figuren auf der Schlossbrücke



Als Material für Schinkels neue Brücke wurde Sandstein verwendet. Die Brücke bekam prächtigen Schmuck: Acht Figurenpaare aus Marmor, acht Medaillons mit Adlern aus Marmor, ein gusseisernes Geländer mit Schwänen, Delphinen und Tritonen. Karl Friedrich Schinkel beschrieb den Brückenschmuck damals so: „Das Geländer der Brücke besteht aus großen Füllungen von durchbrochener Eisengussarbeit, arabeskenartig verschlungene Seepferde wechseln mit Tritonen und Delphinen ab. Die dazwischenstehenden Fußgestelle sind aus feinpolierten Granitblöcken zusammengesetzt, deren Bearbeitung in Berlin mit großer Vollendung ausgeführt wird. Auf diesen Fußgestellen sind Gruppen gedacht, welche eine allgemeine Beziehung auf die Bestimmung dieser großen Stadt haben, an der die Denkmale der Helden aufgestellt werden.“ An den Schmuckarbeiten waren namhafte Künstler wie Emil Wolff, Albert Wolff, Hermann Schivelbein, Karl Heinrich Möller, Gustav Bläser, Friedrich Drake und August Wredow beteiligt.

Die Brücke sollte anlässlich der Hochzeit des preußischen Kronprinzen am 29. November 1823 bereits am Tag vorher eingeweiht werden. Zu diesem Zeitpunkt war die Brücke noch nicht fertiggestellt, da sowohl die Pflasterung als auch das Geländer fehlten. Ein Notgeländer aus Holz sollte die Menschenmassen absichern. Doch das Gedränge der Bevölkerung war immens, und es kam zu einem schweren Unglück: Als das Brautpaar mit ihrer Kutsche über die Brücke fuhr, drückten die Zuschauer derart, dass das Holzgeländer brach und viele Menschen ins Wasser fielen, 22 Personen

verloren ihr Leben. Danach war die Brücke monatelang in den Negativschlagzeilen, erst im Sommer 1824 war alles fertiggestellt und die Brücke konnte dem Verkehr übergeben werden. Die schmückenden Skulpturen wurden sogar erst 1857 fertig, Architekt Schinkel erlebte das selbst nicht mehr. Die Schlossbrücke wurde durch zweiarmige Gaskandelaber mit Modelleuchten ausgerüstet. Instandsetzungen und Umbauten fanden 1880, 1912, 1927, 1938 und ab 1955 statt. Im Krieg wurde die Brücke schwer beschädigt, vorher hatte man bereits die Figurengruppen ausgelagert. Die Wiederaufstellung des Bildschmucks erfolgte 1983/84. Während der DDR-Zeit wurde die Brücke in „Marx-Engels-Brücke“ umbenannt, seit 1991 heißt sie wieder „Schloßbrücke“.



Oben: Zweiarmer Kandelaber (elektrisches Licht), daneben Marmorsockel mit Skulptur: „Pallas Athene führt den jungen Krieger in den Kampf, Albert Wolff (1853); Links: Brückendetail, Bild: Manfred Brückels



Die Schlossbrücke heute, Bild: Dieter Brüggmann



Der Schlütersteg um 1910 vom Schiffbauerdamm aus gesehen, im Hintergrund die Halle des Bahnhofs Friedrichstraße.

SCHLÜTERSTEG



Dieser Fußgängersteg in Berlin-Mitte mit 50 Metern Stützweite wurde 1889-90 nach Entwürfen von Otto Stahn und F. Siebeneicher als Eisenbogenbrücke errichtet. Er befand sich in unmittelbarer südwestlicher Nachbarschaft zum Bahnhof Friedrichstraße und verband den Schiffbauerdamm mit der Neustädtischen Kirchstraße. Grund für den Bau dieser Fußgängerbrücke war die am 3. Mai 1886 eröffnete Markthalle IV an der Dorotheenstraße, welche die Bewohner der Dorotheenstadt und die der Friedrich-Wilhelm-Stadt mit Lebensmitteln versorgen sollte. Um den von der Friedrich-Wilhelm-Stadt kommenden Marktbesuchern einen größeren Umweg zu ersparen, beschloss man den Bau des Schlüterstegs. Besonders auffällig waren die vier Granitpylonen mit teilweise vergoldetem, schmiedeeisernen Rankenwerk. Auf der Straßenseite hing je auf der Höhe der Auflager eine geschmiedete Laterne an den Pfeilern und kandelaberartige, schmiedeeisene Aufbauten betonten ihre Spitzen.

Benannt wurde die Brücke nach dem aus Danzig stammenden Architekten und Bildhauer Andreas Schlüter. Die Fußgängerbrücke über die Spree wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört und nicht wiederaufgebaut. Als Ersatz dient heute eine an der Eisenbahnüberführung angebrachte Fußgängerbrücke.

Links: Das nördliche Pfeilerpaar im Jahr 1891, Bild: Hermann Rückwardt



Blick auf das Heizkraftwerk Charlottenburg und den Siemenssteg um 1907, Bild: unbekannt/Quelle: Berlin und seine Bauten

SIEMENSSTEG

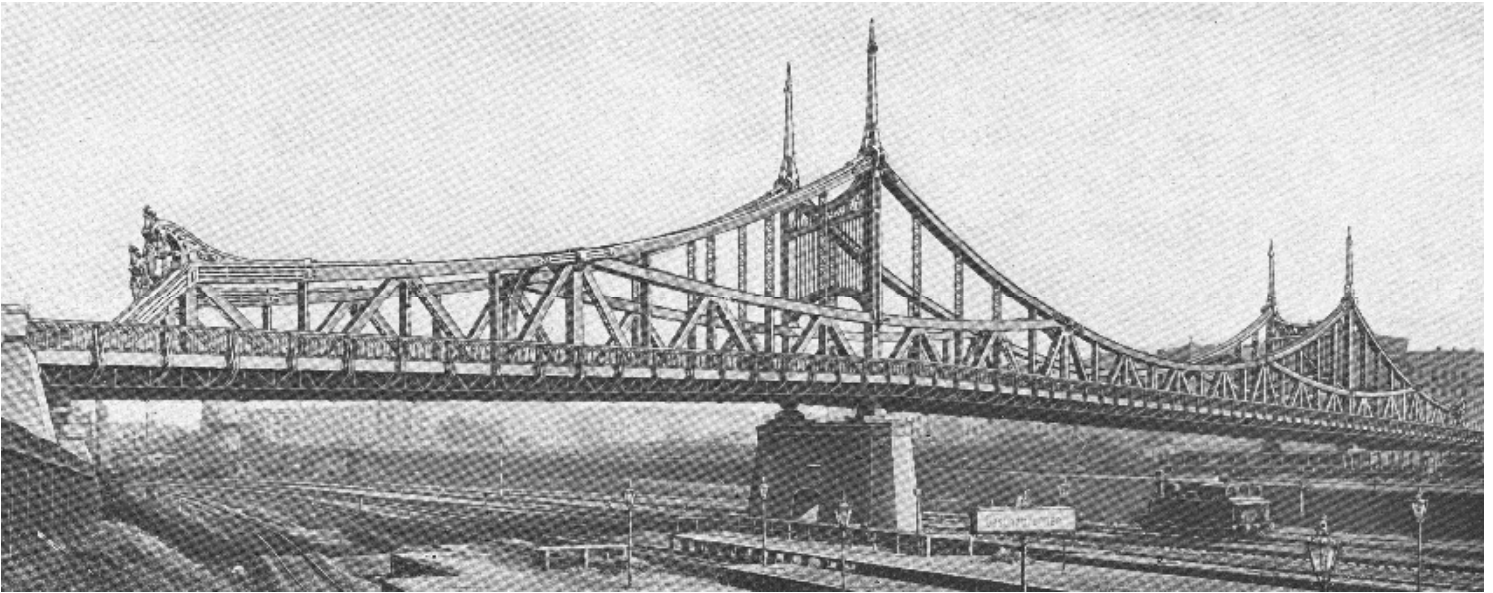
Diese Fußgängerbrücke überspannt die Spree und verbindet Alt-Lietzow mit dem Kraftwerk Charlottenburg. Er wurde 1899/1900 errichtet, Namensgeber war Werner von Siemens. Der Steg sollte nicht nur den Fußgängern die Spreeüberquerung ermöglichen, sondern auch elektrische Leitungen nach Charlottenburg führen. Er blieb von den Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges verschont und wurde 1960 umfassend saniert. Der Steg ist fast originalgetreu erhalten und steht unter Denkmalschutz, ein seltener Glücksfall für Berlin.

Ein doppelter, leichter Fachwerkbogen hält die mehr als 77 Meter lange und 3,50 Meter breite Brücke. Die Geländer sind schwungvoll ornamentiert. Je zwei quadratische, zehn Meter hohe Natursteinpfeiler mit zierlichen Barockhauben und einem filigranen Eisengesims bilden die beiden Enden der Brücke. Bauherr der Brücke war die Elektrizitäts-AG, vormals W. Lahmeyer & Co. in Frankfurt am Main, die auch das Kraftwerk als Charlottenburger Elektrizitätswerk baute. Ein speziell verantwortlicher Architekt wird nicht genannt, für die Ingenieursarbeiten stand das Bauamt Charlottenburg.



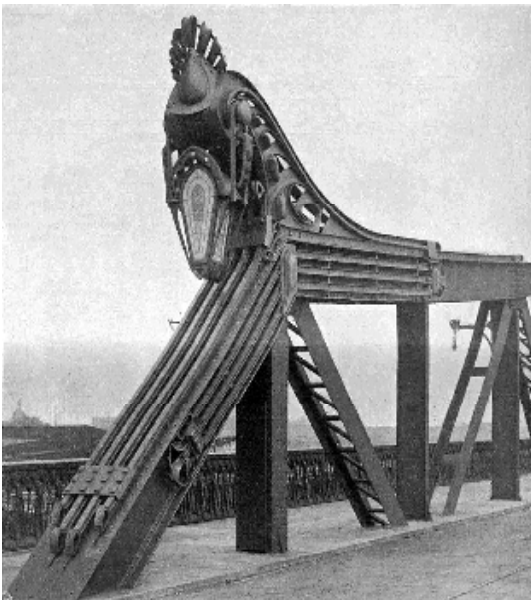
Oben: Brückenportal mit Pfeilern und Beleuchtung, Quelle unbekannt; unten: Die Brücke heute, rechts Emblemauf dem Pfeiler. Bilder: Andreas Praefcke





Die Swinemünder Brücke im Jahr 1911, Bild: unbekannt, Quelle: Das Deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart (1911)

SWINEMÜNDER BRÜCKE



Möhrings gewaltige Jugendstil-Leuchter, nach 1950 wurden alle Zierelemente entfernt.

Als gegen Ende des 19. Jahrhunderts der Verkehr rapide zunahm, wurde es notwendig, niveaufreie Kreuzungen des Straßen- und Eisenbahnverkehrs zu schaffen. In Wedding waren am Bahnhof Gesundbrunnen zahlreiche Eisenbahngleise zu überspannen. So entstand nach dem Entwurf des Architekten Bruno Möhring und des Ingenieurs Friedrich Krause im Jahr 1905 diese 228 Meter lange, genietete Stahl-Fachwerkkonstruktion. Sie verbindet die Bellermannstraße mit der Swinemünder Straße, nach der sie schlussendlich auch benannt wurde. Das Schmuckprogramm der Brücke war recht auffällig: Krönende Spitzsäulen über den Mittelpfeilern, bandartige Verzierungen an den Anschlusspunkten der Hängegurte und sehr markante Leuchten im Jugendstil mit geometrischen Ornamenten an den Tragwerksenden. All dieser Zierrat verschwand im Laufe der Zeit, die Entfernung fand schon in den 1930er Jahren statt. Wegen der hohen Baukosten (damals 1,25 Millionen Mark) und der Vielzahl eingeschlagener Niete nannte man diesen Übergang spöttisch auch „Millionenbrücke“.

Die Swinemünder Brücke – benannt nach einem Badeort auf der Insel Usedom – wurde im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigt, ging aber zu Beginn der 1950er Jahre wieder in Betrieb. Die bis dahin erhaltenen Verzierungen im Jugendstil von Bruno Möhring wurden dabei beseitigt. 2005 wurde eine umfangreiche Sanierung durchgeführt.



Oben: Die einst krönenden Spitzsäulen ragten 17 Meter in die Höhe, gut erkennbar die Gleise der Pferdestraßenbahn.
Bildquelle: unbekannt



Die Thielenbrücke im Dunkel der Nacht, Bild: Jan K. Tyrell

THIELENBRÜCKE

Diese Brücke zwischen Kreuzberg und Neukölln wurde 1915-17, also mitten im Ersten Weltkrieg erbaut, Architekt war Otto Michaelsen. Sie verbindet die Glogauer Straße mit der Pannierstraße. Namensgeber war der preußische Arbeitsminister Karl von Thielen, der den Bau dieser Brücke vorantrieb. Die Spannweite der Brücke betrug 19 Meter. Im Zweiten Weltkrieg blieb die Brücke seltsamerweise verschont. Nachdem Wehrmachts-Pioniere die westlich benachbarte Hobrechtbrücke in die Luft gejagt hatten, machte man plötzlich vor der Thielenbrücke halt und verschonte auch alle östlich folgenden Brücken des Neuköllner Schifffahrtskanals. Ein flacher, im Scheitel nur 30 Zentimeter starker Korbbogen aus Stahlbeton überspannt den Kanal. Die schlanke Form der Brücke wurde durch neue Berechnungsmethoden ermöglicht und hinter hochgezogenen, nur durch kleine Geländefelder durchbrochenen Balustraden versteckt. Auf vier Muschelkalksäulen wurden elektrische Laternen gesetzt. Ansonsten ist die Brücke schmucklos. In den 1980er Jahren wurde die Brücke saniert. *Bilder: Thielenbrücke mit Kandelabersäulen, unbek.*



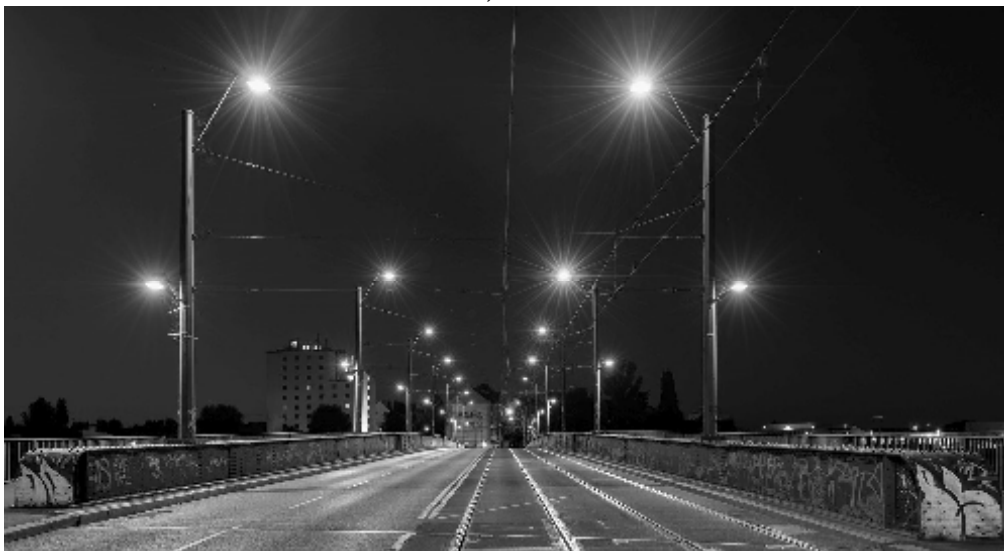


Die Treskowbrücke im Jahr 1905, Bildquelle: unbekannt

TRESKOWBRÜCKE



Oben: Bau der Treskowbrücke im Jahr 1904, Bildquelle: unbekannt; unten: Die Brücke heute, Bild: René Frost



In Berlin-Köpenick steht diese Spree-Brücke. Hier entstand 1904 die (erste) Treskowbrücke, der Name kam vom früheren Landrat des Kreises Niederbarnim, Sigismund von Treskow. Verantwortlicher Ingenieur war Carl Bernhard. Die Brücke war notwendig geworden, weil sich in den damaligen Gemeinden Ober- und Niederschöneweide immer mehr Industrie angesiedelt hatte und der Verkehr erheblich zunahm.

Mit 163 Metern Länge und einer Stützweite von 78 Metern war die Brücke recht imposant, zudem besaß sie einen flachen Fachwerkbogen und wirkte dadurch sehr filigran. Eine Besonderheit waren die Obelisken am Ende der Brücke, sie wirkten wie Leuchttürme. Diese Obelisken trugen Bogenlampen, auf der Brücke befanden sich weitere Bogenlichtkandelaber. Die Brücke wurde 1934/35 durch eine mit 22 Metern deutlich breitere Eisenbrücke mit wiederum drei Feldern ersetzt. Diese Nachfolgebau war schlichter als die erste Brücke. Im Zweiten Weltkrieg sprengten deutsche Truppen die Brücke, im März 1954 wurde sie wiedereröffnet. Zwischen 1981 und 2001 erfolgten mehrmals Sanierungen.



Die Von-der-Heydt-Brücke im Jahr 1896, Bild: Hermann Rückwardt

VON-DER-HEYDT-BRÜCKE

In Berlin-Tiergarten wurde zur Überquerung des Landwehrkanals 1894/95 die Von-der-Heydt-Brücke gebaut, die Entwürfe stammten von Otto Stahn und A. Brancke. Die Stützweite betrug 20 Meter. Als Material diente Sandstein. Namensgeber war der preußische Politiker und Bankier August von der Heydt. Die Brücke wurde mit reichem Figureschmuck ausgestattet, den Ernst Herter beisteuerte. Vier Skulpturengruppen ruhten auf steinernen Delphinköpfen.



Wunderbarer Brückenschmuck



Hier wird die Schönheit dieser Brücke besonders sichtbar, Bild: Hermann Rückwardt

Die Figuren waren derart mit der Brücke verbunden, dass die Brückensilhouette von weitem wie ein Schiff wirkte. Die Skulpturen wurden während des Zweiten Weltkrieges entfernt und eingeschmolzen. Die Brücke wurde anfangs mit Gas-Modellleuchten, die auf Gusskandelabern montiert waren, beleuchtet. In den 1920er Jahren installierte man Gashängeleuchten. Die Brücke wurde im Krieg zerstört. 1956 wurde hier eine schlichte Stahlbetonbrücke errichtet, die den Namen „Bendlerbrücke“ bekam.



WAISENBRÜCKE



Oberes Bild: Blick auf die Stadt und die Waisenbrücke im Jahr 1904, darunter die Brücke um 1910, links oben am Bildrand eine erste Pressgas-Hängeleuchte, auf der Brücke schwere Gusskandelaber mit je drei besonderen Modelleuchten. Ganz unten der Vorgängerbau, hinten das Waisenhaus (um 1888)

Bilder: Hermann Rückwardt und unbekannt/Slg. ProGaslicht sowie Slg. Berliner Verkehrsseiten

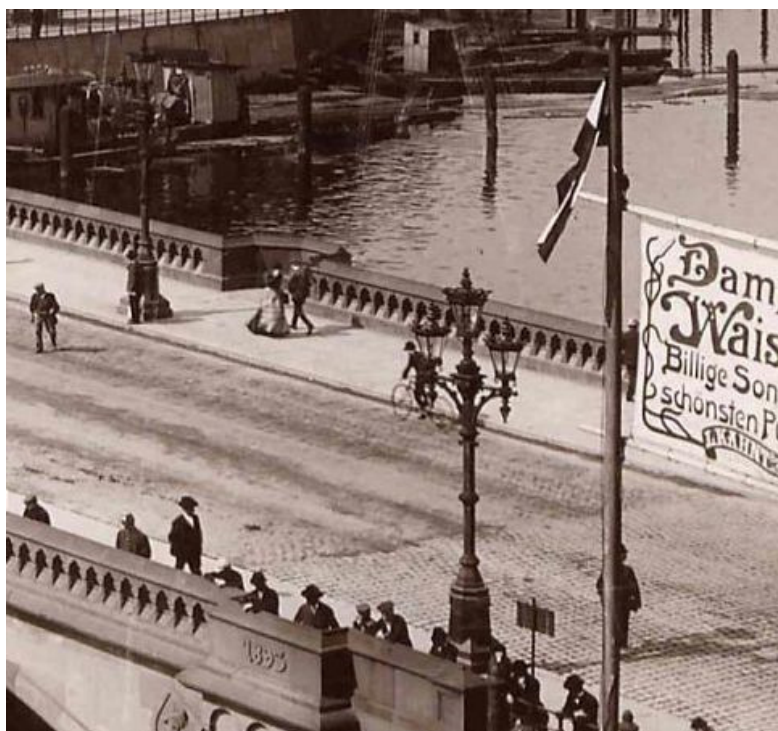


Die Waisenbrücke in Berlin-Mitte war ursprünglich eine Holzkonstruktion, ihren Namen bekam sie bereits 1701. Auf dem Bild links sieht man diese hölzerne Jochbrücke, sie besaß fünf Klappenpaare für die Schiffspassage. Der Brückennamen stammte vom „Großen-Friedrich-Hospital“, das in der Nähe lag und auch als Pflegeheim für Waisen diente, jedoch 1908 abgerissen wurde. Als mit dem Abbruch der Mühlen und dem Bau der Mühlendammschleuse die Spree im weiteren Verlauf für Schiffe befahrbar wurde, entschloss man sich zum Bau einer neuen Brücke mit drei Bögen.

Die Brücke wurde in romanischem Stil aus rotem Mainsandstein zwischen 1892 und 1894 errichtet, die Bauleitung lag bei A. Brancke. Die Stützweite betrug 78 Meter. Geschmückt wurde die Brücke mit dem Berliner Wappen sowie dem Preußenadler als Sandsteinreliefs.

Als Beleuchtung wurden acht dreiamige Gaskandelaber aufgestellt. Die Waisenbrücke hatte eine Länge von 91 Metern und eine Breite von 21,50 Metern. Sie wurde im Zweiten Weltkrieg durch Sprengungen der deutschen Wehrmacht stark beschädigt, vor allem das südliche Gewölbe wurde zerstört. Schon bald wurde aber eine Notbrücke errichtet. Die für die Enttrümmerung der Innenstadt eingesetzte Trümmerbahn wurde über diese Notbrücke geführt.

Im Jahr 1960 beschloss der Ost-Berliner Magistrat den Abbruch der Brücke, erhalten blieben die auf beiden Uferseiten liegenden Brückenanschlüsse. An einen Ersatzbau wurde bis heute nicht gedacht, obwohl es immer wieder Ideen gibt, gerade hier eine Verbindung herzustellen. Insbesondere setzt sich auch das Märkische Museum dafür ein, die alte Verbindung zumindest als Fuß- und Radweg wiederherzustellen. Der Senat sperrt sich aber bis zum heutigen Tag gegen einen Brückenbau, obwohl er von zahlreichen Verkehrsplanern und Experten empfohlen wird.



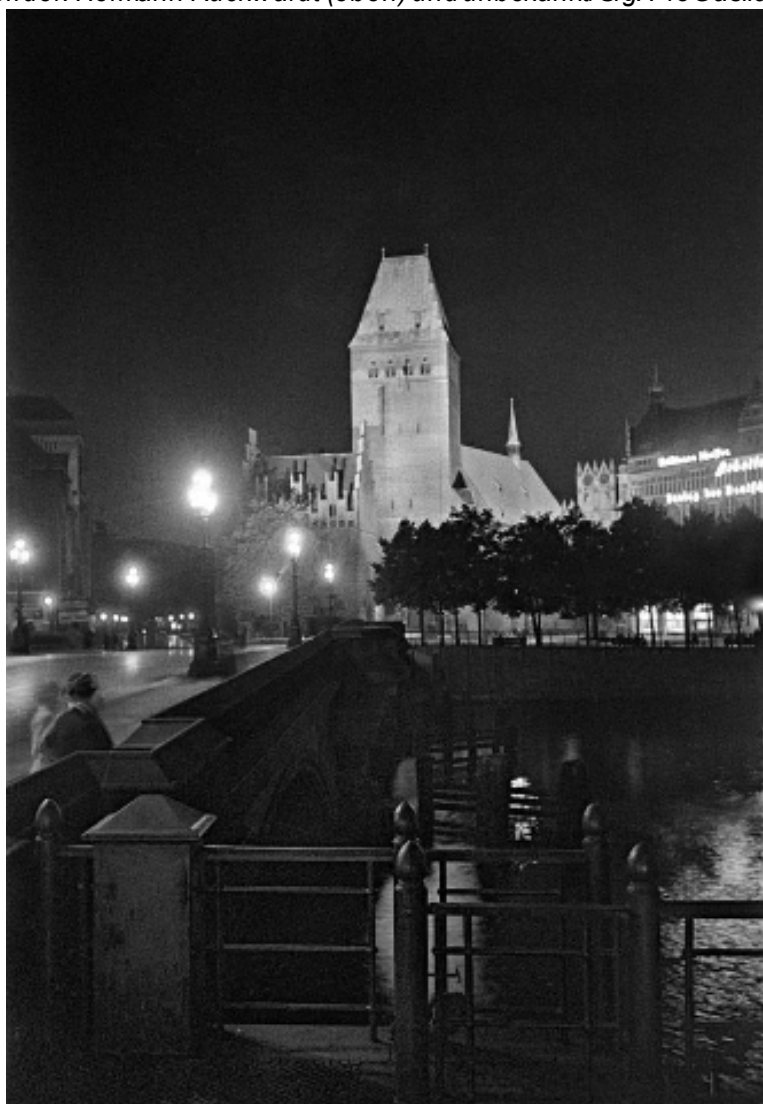
Oben: Dreiamiger Gaskandelaber, unten eine Nachtaufnahme von 1937 mit der Gasbeleuchtung auf der Brücke, im Hintergrund das Märkische Museum.

Bilder: Hermann Rückwardt (oben) und unbekannt/Slg. ProGaslicht



Die Waisenbrücke als 26fache Jochbrücke, rechts das Waisenhaus. Oben: Kupferstich von Johann Georg Rosenberg (1780);

Unten Briefmarke der Landespostdirektion Berlin





WASSERTORBRÜCKE

Ebenfalls zur Überquerung des Luisenstädtischen Kanals wurde 1894/95 nach einem Entwurf von Fritz Hedde die Wassertorbrücke am Wassertorplatz errichtet. Benannt wurden Brücke und Platz nach dem „Wassertor“, dem südlichen Ende des Luisenstädtischen Kanals. Der Brückenbau erfolgte im Vorgriff auf die 1895 durchgeführte Gewerbeausstellung in Berlin.

Der hölzerne Vorgängerbau genügte nicht mehr den Anforderungen der Schifffahrt, für die Schiffe sollte die volle Durchfahrtshöhe eingerichtet werden. Das Brückenbauamt schlug daher ein damals unübliches obenliegendes Tragwerk aus drei flachen Bögen vor, an denen die niedrigen Versteifungsträger aus Fachwerk hingen, die Gehege lagen auf den ausragenden Querträgern. Die Stützweite betrug 22,7 Meter. Die Blechbogenbrücke bekam ein reich ornamentiertes schmiedeeisernes Geländer mit Preußenadler, Fischen, Wasserpflanzen und anderen Motiven, sowie einen doppelarmigen Gaskandelaber.



*Großes und kleines Bild: Die Wassertorbrücke am Wassertorplatz,
Bildquelle: unbekannt/Slg. PGL*

Der opulente Brückenschmuck war vergleichbar mit dem der Weidendammer Brücke. 1926/27 wurde die Wassertorbrücke wegen des Zuschüttens des Kanals abgebrochen, dabei verschwand auch der wunderbare Brückenschmuck spurlos. Zwischen 1981 und 1986 statteten die Architekten Hinrich und Inken Baller den Wassertorplatz mit einem Teich, Skulpturen und einer filigranen „Gartenbrücke“ aus, quasi als Erinnerung an die hier einst stehende Wassertorbrücke und den Kanal.



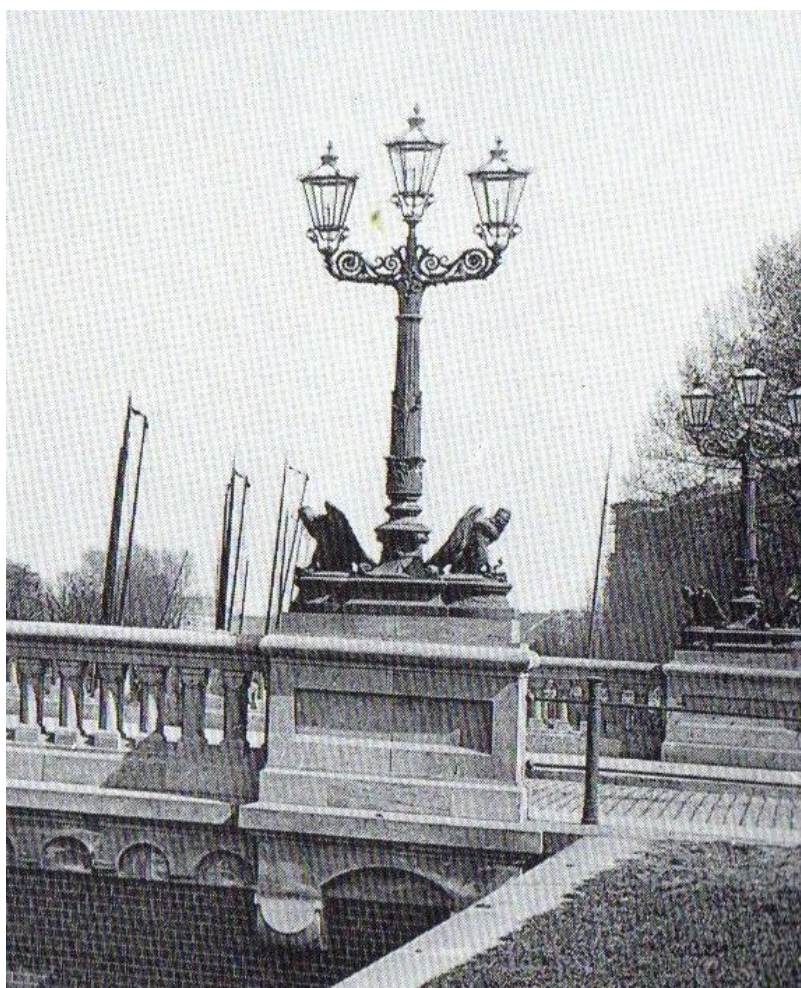
Die Waterloo-Brücke im Jahr 1894, Bild: Hermann Rückwardt

WATERLOO-BRÜCKE

In Kreuzberg wurde nach einem Entwurf von H. Liersch 1890/91 die Waterloo-Brücke errichtet, benannt wurde sie nach der Schlacht von Waterloo, in der Napoleon I. besiegt wurde. Die Stützweite lag bei 18 Metern. Als Material dienten Klinker und Sandstein. Hier war die Brückenbeleuchtung etwas Besonderes: Vier bronzenne Gaskandelaber mit jeweils drei Modellleuchten, die Candelaber befanden sich zuerst auf der – 1891 abgebrochenen – Friedrichsbrücke, sie standen zusammen mit Seenixen-Figuren auf Sockeln. Die Nazis ließen sie später zu Rüstungszwecken einschmelzen. Die Brücke wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, 1956/57 wurde an gleicher Stelle eine neue Bogenbrücke errichtet, die aber in keiner Weise optisch ihrem Vorgängerbau nahekommt.



Die heutige Waterloo-Brücke





Die Weidendammer Brücke im Jahr 1897, Bild: Hermann Rückwardt

WEIDENDAMMER BRÜCKE

Vielen Berlin-Besuchern ist diese Brücke recht vertraut. Die Weidendammer Brücke, erbaut 1896/97 nach Entwürfen von A. Brandt, Otto Stahn und Paul Gottheiner als Stahlbogenbrücke, ist eine Sehenswürdigkeit Berlins. Sie befindet sich in der Nähe des Friedrichstadtpalastes und des Bahnhofes Friedrichstraße. Die Stützweite beträgt 55,5 Meter. Als Name dient ein ehemaliger Weidendamm, der am Nordufer gegenüber der Spreeinsel entlang des Spreeufers führte. Hier war seit dem 17. Jahrhundert bereits eine Brücke, welche die Friedrichstraße über die Spree führte, damit ist die Weidendammer Brücke die drittälteste im Stadtzentrum von Berlin.



Die alte Brücke von 1824 auf einem Bild von 1881, Bild: Friedrich Albert Schwarz.

Nachdem nördlich der Brücke das Viertel „Friedrich-Wilhelm-Stadt“ baulich erschlossen wurde, wurde es erforderlich, hier eine leistungsfähige Brücke zu errichten. Die zwischen 1824 und 1826 errichtete fünfbojige Weidendammerbrücke war eine der ersten gusseisernen Brücken in Europa. Die Bauteile wurden in der Königlich Preussischen Eisengießerei in Gleiwitz gegossen und per Schiff nach Berlin transportiert. Anfangs teilten sich Fußgänger und Fuhrwerke die zehn Meter breite Brücke, doch nach Gründung des Deutschen Reiches 1871 wuchs der Verkehr rasant an. Die Brücke genügte nicht mehr den gesteigerten Anforderungen, anfangs behalf man sich noch damit, an den Außenseiten Fußgängerbahnen aus Holz und Stahlträgern anzubringen. Sogar eine Behelfsbrücke musste ab 1890 direkt neben die Weidendammer Brücke errichtet werden, damit die Pferde-Straßenbahn die Spree überqueren konnte. Das war auf Dauer keine Lösung.

Der Architektenverein zu Berlin lobte 1892 einen Wettbewerb für Entwürfe zum Neubau der Weidendammer Brücke aus, das Preisgericht kürte den von Otto Stahn eingereichten Entwurf. Es handelte sich um eine dreifeldrige Deckbrücke mit Durchlaufträgern in Fachwerk-Konstruktion. Die Stützweiten wurden mit 16,3 Metern, 38,5 Metern und 15,5 Metern festgelegt. Die Brücke wurde mit 22,5 Metern Breite großzügiger angelegt, als es die damalige Breite der Friedrichstraße erforderte. Die Bauarbeiten begannen 1894, als zunächst eine hölzerne Behelfsbrücke stromabwärts in das Flussbett gesetzt wurde. Die alte Brückenkonstruktion wurde im Frühjahr 1895 demontiert und in Einzelteilen weiterverkauft. In Eberswalde-Finow sind heute noch Teile des alten Brückengeländers von 1824 erhalten geblieben *(Bild unten, Dorina Andress)*.



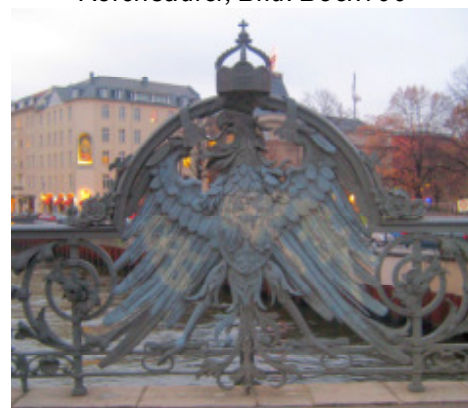
1896 wurde die neue Weidendammer Brücke mit aufwändigen Schmuckelementen fertiggestellt und in Betrieb genommen. Die Brücke trug Geländer ausschmiedeeisernen Zierrittern, die auf der Brückenmitte beidseitig kaiserliche Reichsadler zeigen. Über den Brückenpfeilern befanden sich Kandelaber in Form schlanker Gittermasten mit Fabelmasken und vergoldeten stilisierten Sonnen an der Spitze. Die Mastenpostamente waren mit Adlern geschmückt, die ihre Flügel ausbreiten. Anstelle des Vogelbauches befand sich eine Wappen-Kartusche, darunter die Inschrift „ERBAUT 1895–1896“. Am Geländer war ein vergoldeter Schriftzug „Weidendammer Brücke“ angebracht, in den Flächen Fabelköpfe, Fische und florale Ornamente. Die Schmuckelemente wurden hergestellt in den Gießereien und Kunstschmiedewerkstätten von M. Fabian, Eduard Puls, Ferdinand Paul Krüger sowie H. Langer & Methling.

Nach dem Umbau in den 1920er Jahren konnten einige Dekorationselemente nicht wieder angebracht werden. Im Jahr 1972 nahm die damalige VEB Kunstschmiede Weißensee eine erste Sanierung des Brückenschmucks vor. Bei der Grundsanierung der gesamten Brücke nach 1990 wurden alle Teile nach historischen Vorlagen rekonstruiert. Die Arbeiten führte die Fittkau Metallbau und Kunstschmiede aus, die das Nachfolgeunternehmen der Kunstschmiede Weißensee ist. Die Brücke überstand den Zweiten Weltkrieg erstaunlicherweise nahezu unbeschädigt.

Unten: Szene nach 1896, unbek.; rechts der heutige Zustand, Bild: A.M. Arnold



Oben: Einer der prächtigen Lichtständer, Bild: Angela Monika Arnold; unten der kaiserliche Reichsadler, Bild: Beek100





Die Wiener Brücke im Jahr 1897, Bild: Hermann Rückwardt

WIENER BRÜCKE

Im Vorfeld der Berliner Gewerbeausstellung 1896, die als eine Berliner Antwort auf die Weltausstellungen in Paris und London angelegt war, wurde die bis dahin abseits gelegene Landgemeinde Treptow verkehrstechnisch erschlossen. Neue Straßen, Bahnhöfe, Gleise für die Straßenbahn und auch Brücken wurden gebaut, um insgesamt sieben Millionen Gäste auf das Ausstellungsgelände befördern zu können. Den Beschluss zum Bau der Wiener Brücke mit einem Kostenaufwand von 300.000 Mark (nach Preisen 2008 etwa 1,8 Mio. Euro) fasste der Magistrat am 21. September 1894.



So wurde die Wiener Brücke zur Entlastung der Schlesischen Brücke mit einer Stützweite von 22 Metern konstruiert. Als Erbauer der Brücke werden Hermann Rohde und Stadtbaumeister Paul Saminski genannt. Die Brücke war mit vier von Wilhelm Wandschneider und Adolf Kürle gestalteten Reliefs (Durchmesser ca. 180 cm) aus rotem Sandstein geschmückt, die (um Fehlstellen ergänzte) Szenen aus dem Gigantenfries des Pergamonaltars nachbildeten, ebenso waren die beiden Schlusssteine des Brückenbogens Funden aus Pergamon nachgebildet. Der einige Jahre zuvor von deutschen Archäologen unter der Leitung von Carl Humann ausgegrabene und für Berlin gesicherte Pergamonaltar war nach der Wiederausstellung um diese Zeit als ein Meisterwerk der Antike erkannt worden. Der in der Stadtvertretung vorgeschlagene Name „Humannbrücke“ konnte sich jedoch nicht durchsetzen. Für die Beleuchtung kamen acht Gaskandelaber mit barocken Sockeln zum Einsatz, sie wurden auf Sandsteinpostamente gesetzt. Die Wiener Brücke war eine der am reichsten geschmückten Landwehrkanalbrücken.

Anlässlich der Berliner Gewerbeausstellung überquerte die zweite, von der Berliner Elektrischen Straßenbahnen in Betrieb genommene Linie ab April 1896, aus der Wiener Straße kommend, die Brücke in Richtung Nordosten zum Wiesenufer (parallel zur Lohmühlenstraße). Die heute in der Straßenflucht der Wiener Straße verlaufende Karl-Kunger-Straße auf der Treptower Seite gab es noch nicht und wurde erst um 1899 angelegt.

Am 23./24. April 1945 wurde die Wiener Brücke von deutschen Wehrmachtstruppen gesprengt, um den Vormarsch der Roten Armee zu behindern. Zwei der Reliefs hatten die Sprengung der alten Brücke 1945 gut überstanden. Sie wurden auf dem Friedhof in Berlin-Heiligensee aufgestellt, wobei die Szene Der sterbende Gigant Alkyoneus, besiegt von der Göttin Athena heute Hauptbestandteil eines Mahnmals ist, das der Opfer des Zweiten Weltkriegs gedenkt.

BERLINS BRÜCKEN - EINE VERSCHWUNDENE PRACHT

Die Reportage „Berlins Brücken und ihre Beleuchtung“, die wir aus Platzgründen auf zwei Ausgaben unseres Gaslaternen-Journals aufgeteilt haben, geht nun ihrem Ende entgegen. Sowohl in baukünstlerischer als auch ingenieurtechnischer Hinsicht stellten Berlins Brücken über Wasserläufe wie Spree, Havel oder diverse Kanäle über Jahrzehnte etwas Besonderes dar. Meist wurden gerade die Brücken im Zentrum der alten Residenzstadt und späteren Reichshauptstadt Berlin (seit 1871) unter dem Aspekt denkmalpflegerischer Belange reichhaltig dekoriert. Standbilder, Säulen, Reliefs, Geländer oder Kandelaber mussten dem Repräsentationswunsch Berlins und dem regierenden Herrscherhaus der Hohenzollern entsprechen. So konnten Künstler zahlreiche Ideen einbringen und umsetzen. Heraus kamen grandiose, aber auch kuriose Bauwerke.

Leider brachte aber der Zeitgeist immer wieder sinnfreie Zerstörungen mit sich, manches wurde überflüssigerweise dem Abriss Preis gegeben. Man erkannte des Öfteren nicht den Wert künstlerischer Arbeiten und erhielt es für die Nachwelt. Die extremen Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges – bei der Vernichtung von Brücken waren es meist deutsche Truppen – ließen kaum etwas von der baulichen Brückenpracht übrig. Und von den nach 1945 noch erhaltenen Brückenbauwerken fiel wiederum eine ganze Menge dem Zerstörungswahn der Nachkriegszeit zum Opfer. Im Westteil der Stadt setzte man auf breite Autostraßen und lehnte sich an US-amerikanische Metropolen an, da störten einige noch vorhandene Brücken der Vorkriegszeit. In Ost-Berlin wollte man ebenfalls die Stadt mit breiten Magistralen umgestalten, dafür wurden Brückenbauwerke geopfert.

Und in West wie Ost kam noch die ideologische Komponente hinzu: Alte Bauwerke der Kaiserzeit passten nicht mehr in das moderne Stadtbild, galten als „gestrig“ und durch die NS-Herrschaft irgendwie „belastet“.



Somit ist von einstigen baulichen Reichtum Berlins nur ein geringer Teil übriggeblieben, und von diesen wenigen Brückenbauwerken sind noch so manche durch unpassende, „moderne“ Umbauten entstellt worden. Oder die wenigen historischen Brücken passen nicht mehr in ihre völlig veränderte und wenig ansprechende, bauliche Umgebung. Auch die prächtige Beleuchtung der Brücken, meist mit Gas, aber durchaus auch mit Strom, gehört der Vergangenheit an. Lichtständer und schmuckvolle Kandelaber sind verschwunden, der klägliche Rest erinnert an bessere Zeiten.

Die Brücken-Reportage umfasste weit über Berlin hinaus bekannte, aber auch recht unbekannte Überwege. Vielleicht wird auch die eine oder andere, interessante Brücke vermisst. Die Wichtigsten dürften aber in der Aufzählung enthalten sein.

Zum Schluss wollen wir noch ein Brückenensemble vorstellen, das weit über Berlin hinaus bekannt ist, jedoch keine Wasserläufe überquert, sondern eine heute ziemlich öde und schnöde Verkehrsachse: Die Yorckbrücken in Berlin-Kreuzberg.

QUELLEN:

Wasserbrücken in Berlin, Martina Weinland, Gebrüder Mann Verlag Berlin (1994)

Berliner Brücken, Eckhard Thiemann und Dieter Desczyk, Lukas Verlag (2012)

Mehr Licht, Herbert Liman, Verlag Haude & Spener (2000)

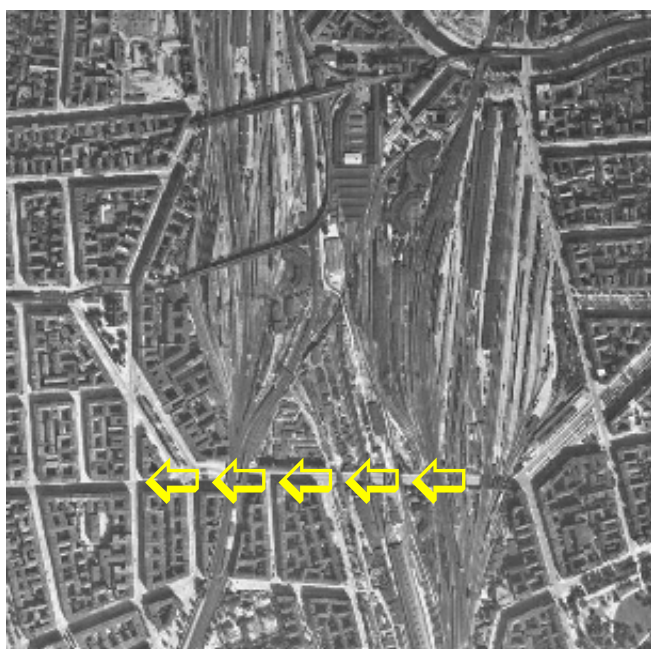
Bettina Raetzer-Grimm



Die Yorckstraße mit den Brücken, Blick nach Osten (um 1955), Bildquelle: unbekannt

YORCKBRÜCKEN

Zu den weit über Berlin hinaus bekannten Brücken gehört das bemerkenswerte und unter Denkmalschutz stehende Yorckbrücken-Ensemble direkt auf der Gemarkungsgrenze zwischen Kreuzberg und Schöneberg. Es bestand ursprünglich aus 45 Eisenbahnbrücken, die über einem Straßenabschnitt von etwa 500 Metern die Yorckstraße (früher Blücherstraße) überspannten. Namensgeber war der preußische General Ludwig Graf Yorck von Wartenburg. Heute werden noch neun dieser Brücken für den Eisenbahnverkehr genutzt. Die übrigen 24 existierenden Brücken werden seit 2010 Zug um Zug saniert. Zwölf Brücken sind verschwunden. Der genaue Baubeginn der Brücken ist unklar, alle Brücken entstanden ungefähr zwischen 1873 und 1880, in diesem Zeitpunkt wurde die Unterführung der Brücken fertiggestellt und in die frühere Blücherstraße integriert.



Gleisvorfeld des Anhalter Bahnhofs, gelber Pfeil in Richtung Westen zeigend:
Die Yorckstraße mit den Brücken

Dem Bau dieser Brücken lag ein erheblicher Interessenkonflikt zwischen der Stadt Berlin und den damals bestehenden Eisenbahngesellschaften zugrunde. Deren Expansionsstreben durchkreuzte die Planung des Landschaftsarchitekten Peter Josef Lenné zur städtischen Gestaltung des damaligen Berliner Südens. Eigentlich sollte hier ein Prachtboulevard entstehen, der sogenannte „Generalszug“. Doch die privaten Eisenbahngesellschaften begannen ab 1838 zu expandieren und ihre Bahnanlagen zu erweitern. So musste 1868 der Berliner Bebauungsplan geändert und der „Generalszug“ nach Süden verschoben werden. Die Anhalter Bahn legte nun ihr Bahnareal um etwa drei bis vier Meter höher. Von den ursprünglich 45 Brücken existieren heute noch 33.

Die stillgelegten Brücken führten einst zum Anhalter Güterbahnhof. Die meisten Brücken wurden von Franz Schwechten und Heinrich Seidel entworfen. Dabei wurden die Blechträgerbrücken auf mit gelben Klinkern verblendeten Fundamenten und gusseisernen Säulen aufgelagert. Diese „Hartung'schen Säulen“, benannt nach dem Architekten Hugo Hartung, sind verzierte gusseisene Pendelstützen für stählerne Eisenbahnbrücken im Berliner Raum und daher ein stilprägendes Element der Berliner Eisenbahnarchitektur.



Oben: Ein Teil der Yorck-Brücken aus der Luft; unten und links: Hartung'sche Säulen stützen die Yorckbrücken, Bildquellen unbekannt/Wikicommons



Die Yorckbrücken galten lange Zeit als abrisssgefährdet, da die Deutsche Bahn sie demontieren lassen wollte. Da an ihnen die Entwicklung der Brückenbautechnik zwischen 1873 und 2003 abgelesen werden kann, sind die Yorckbrücken seit 1993 ein eingetragenes Baudenkmal. Einige von ihnen sollen künftig als Fußgängerbrücken über die Yorckstraße führen. Derzeit entstehen in der Nähe zahlreiche neue Wohnungen, auch ein Parksoll angelegt werden.



Die Yorckstraße wurde immer mal wieder bei Starkregenfällen überschwemmt. Links eine Aufnahme von 1902, im Hintergrund die ersten Yorckbrücken, Blickrichtung Osten; rechts ein Bild von 2016, Blickrichtung Westen. Bildquellen: unbek./Slg. PGL



MÜLLER TRIFFT DEN PAPST

Der Rejierende Bürgermeesta von Berlin heißt Michael Müller, dit is der Erbe von Partiemeesta Klaus Wowereit, die Älteren werden sich erinnern ... Und Müllerchen hat's im Momang ziemlich schwer. Die Umfraachewerte ..., meene Jüte! Seine Sozis sind nur noch uffm dritten Platz, hinta die Linke und die CDU. Es scheint, als wird er von seine Berliner Untatanen nich mehr jeliibt. Da traf es sich wohl janz jut, mal um jöttlichen Beistand zu bitten, Müller düste nach Rom zum Papst Franziskus. Ick gloobe aber, dit wird olle Müller ooch nich helfen. Wer so eene miese und unjeliiebte Rejierung anführt, muss sich nicht wundern.

Ick wundre mir schon lange nich mehr, wat so allet inne Hauptstadt passiert: Neuadings bekommen Kriminelle ne eijene Ausstellung. Drooschendieler werden da als tapfere Helden darjestellt, die sich ihren Lebensuntahalt schwer vadienen müssten. Dit janze wird vom Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg proteeschiert. Wer ooch sonst, ist man jeneicht zu fragen. Ne andere Ausstellung bietet Spreyem ne Bühne. Also den Typen, die unsre S-Bahn mit ihrem Schmirakel zuleckern und dabei Milljonenschäden verursachen. Vom Landeskriminalamt jeduucht, vom Bezirk alstolle Künstlajefeiert. Dit jehet allet wohl nur inne Hauptstadt, hier jibt der Proleten-Pöbel den Ton an. Ick kann jar nich so ville kotzen, wie ick mir fremschäme.

Aber Bürgermeesta Müller trifft den Papst. Vorher hat er janz schnell seinen Schmusepudel Gaebler zum Chef von seine Senatskanzlei befördert. Jener Gaebler, der die Zerstörung der Jaslatüchten uff seine rosarote Sozialfahne jeschrieben hatte. Für mich is dit ein absoluta Unsympat, ick hatte ihn ja vor Jahren schon als Stradivari unter der Arschjeigen bezeichnet. Aber die Type macht fleißich Karriere – imma im Schatten von Müller, aber der is ja nu jerade beim Papst.

Inne Zwischenzeit blubbert schon der nächste Skandal vor sich hin. Die Sozis wollen die vadiante Jenossin Karin Klingen zur Chefin vom Landesrechnungshof machen. Im Momang is Madamchen Klingen en hohet Tier inne Senatskanzlei, also janz dichte am Rejierenden Müller, der aba im Momang sowieso beim Papst is. Jetze soll se'n Landesrechnungshof führen, der die Uffgabe hat, die Rejierung – also den Senat und dessen Chef Müller, der aber nu beim Papst is, zu kontrollieren. Dit is nich nur den Koalitzjonsparteien Linke und Jrüne, sondern sogar eijenen SPD-Jenossen zu ville. Vom Sozen-Filz is die Rede. Aber so läuft der Hase, wenn ne Partei meent, ihr jehöre die ganze Stadt. Und die doofen Bürja ärjern sich zwar und knaatschen rum, wählen die Flitzpiepen aba nich ab. Berlin – een hoffnungslosa Fall. Und weil Berlin keene anderen Probleme hat, werden weiter die Jaslatüchten jekillt. Straße um Straße und imma weita – bis zur letzten Glühsocke. Olle Müller hockt derweil in Rom beim Papst.

Ick merke schon wieda, wie ick mir uffreje ... da wird es allahöchste Zeit, mal Urlaub zu machen und die Beene hochzuleejen. Vielleicht melde ick mir ooch mal in Rom an – beim Papst. Dit is ja en sympatiska Mann und hat wohl nen direkten Draht nach janz oben – zum Chef vonnet Janze. Und denn werd icken Stoßjebet nach oben schicken und den lieben Jott bitten, dass er ordentlich Hirn rechnen lassen soll – am besten als Starkreejen. Dit können alle durchjeknallten Psychopathen uff diesa Welt jut jebrauchen. Damit unsre Welt wieda besa wird.

In diesem Sinne wünsch ick Ihnen ne juute Sommazzeit – bleiben Se jesund und imma juut beleuchtet.

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt



NISCHD WIE LAMPE - GASLICHT-GEFUNKEL UNTER DER WARTBURG

Im Sommer 2016 – im Zündfunken, Heft Nr. 62 – stellten wir Peter Krug aus Brotterode-Trusetal vor: Ein vor allem an historischer Technikinteressierter Mann, der auch ein Faible für das besondere Licht hat. Seinerzeit installierte er eine sechsseitige Modelleuchte, ein Original aus Leipzig. Die Leuchte wurde auf einem seltenen Maueraufsatzkandelaber montiert, der Kandelaber auf einen Sandsteinsockel gesetzt. Wenig später ließ Peter Krug eine Wandlaterne folgen, selbstverständlich auch diese mit Gasbetrieb – was auch sonst?

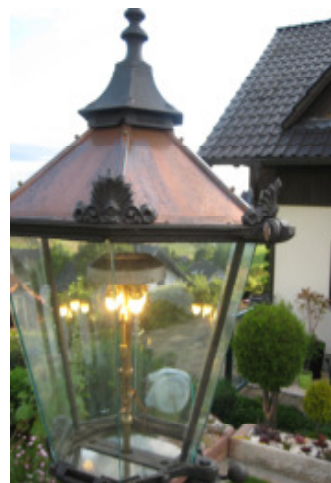
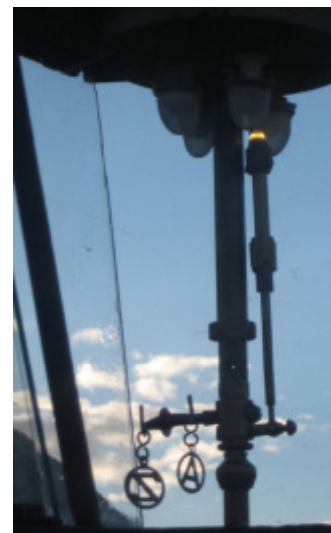
Doch auch dabei sollte es nicht bleiben. Inzwischen ist die Gaslichtanlage auf seinem Grundstück um zwei weitere Laternen angewachsen, eine davon ist jetzt ebenfalls schon in

(Gas-)betrieb. Die andere wartet noch auf ihren Anschluss. Wobei das kein ganz leichtes Unterfangen ist, denn Peter Krug muss improvisieren. Sein Grundstück ist nicht an die Erdgasversorgung angeschlossen. Die Gasbeleuchtung wird daher mit Propangas betrieben. Nicht ganz unfreiwillig wurde Peter Krug inzwischen zum „Herr der Flaschen“ – der Propangasflaschen.

Seine Gasleuchten zündet Peter Krug entweder per Hand oder mittels eines elektronischen Schaltgerätes. Für sein Projekt bekam der Thüringer tatkräftige Unterstützung aus Hessen. Nachdem er mit Robert Hasenstab, dem Geschäftsführer der Leuchtenfirma

Friedhelm Trapp in Mainhausen Kontakt aufgenommen hatte, versorgte ihn das in Gaslicht-Kreisen gut bekannte Unternehmen mit der notwendigen gasbeleuchtungstechnischen Ausrüstung.

Nun kann es honigfarben leuchten – im beschaulichen Trusetal, einem heute zu Brotterode gehörenden Ortsteil am Fuße des Großen Inselferges im Thüringer Wald. Wir wünschen stets gutes Licht.



Bettina Raetzer-Grimm, Bilder: Peter Krug



AUSSTELLUNGSTIPPS

Mehrere interessante Ausstellungen laufen derzeit an unterschiedlichen Orten. Einige davon wollen wir vorstellen. Für Kunstliebhaber ist ebenso etwas dabei wie für Leute, die sich für Industriekultur und/oder technische Belange interessieren.

DAS ZEITALTER DER KOHLE

27.04. - 11.11.2018, Kokerei Zollverein Essen

<https://www.zeitalterderkohle.de/>



Die Geschichte der Gasbeleuchtung ist eng mit dem Steinkohlebergbau verbunden. Ohne Kohle hätte es vor 200 Jahren kein Gaslicht gegeben. An Erdgas dachte zu dieser Zeit kein Mensch. Kohle liefert Energie, Licht – aber auch Farbe. Eine Ausstellung in Essen zeigt, wie das „Schwarze Gold“ die Moderne erst möglich gemacht hat – aber auch, welche negativen Folgen der Bergbau hat. Für das Ruhrgebiet ist 2018 ein epochales Jahr. Nach mehr als 200 Jahren endet die Bergbaugeschichte in Deutschland. Im Dezember ist auf den beiden letzten noch fördernden Steinkohlezechen in Bottrop und Ibbenbüren endgültig Schicht. Auf dieses historische Ereignis bereitet sich das Revier mit einer kaum

überschaubaren Zahl von Veranstaltungen vor. Eine zentrale Rolle hat dabei die Ausstellung „Das Zeitalter der Kohle“, die noch bis November auf dem UNESCO-Welterbe Zollverein in Essen zu sehen ist. „Kohle schuf die Welt, in der wir leben, im Guten wie im Schlechten“, schreibt Ausstellungsmacher Franz-Josef Brüggemeier im Katalog. Der Bergbau prägte Industrie und Infrastruktur, die gesellschaftlichen Verhältnisse und das soziale Leben. Seine Folgen werden auf Dauer sichtbar bleiben. Der Bergbau hat die gesamte Ruhrgebietslandschaft verändert: Sichtbar durch Halden oder Bodenabsenkungen. Unsichtbar durch die Kohlendioxid-Belastung der Luft als Folge der Kohleverbrennung.

Für die Ausstellung haben sich das Ruhr Museum in Essen und das Deutsche Bergbaumuseum zusammengetan. Gezeigt werden rund 1.200 Exponate aus fast allen europäischen Kohleregionen in spektakulären Ausstellungsräumen – in der Mischanlage der ehemaligen Kokerei. Mit einer Standseilbahn werden die Besucher in die oberste Etage der Kohlebunkeranlage gefahren. Der Ausstellungsparcours führt dann über drei Ebenen – der Geschichte der Kohlenutzung folgend – nach unten. Es sind Bergarbeiterhelme zu sehen und die lange Zeit einfachen Werkzeuge, mit denen die Kohle aus dem Gestein geschlagen wurde – oder die Fahnen der Bergarbeitervereine und die Büsten der Zechenbesitzer. Aber die Ausstellung bietet auch überraschende Einblicke. An einer riesigen Wand stehen aufgereiht rund 4.000 kleine Glasflaschen und Tiegel – Proben von Farben, die alle aus Kohleteer gewonnen wurden. „Kohle hat die Welt bunter gemacht“, sagt Brüggemeier.

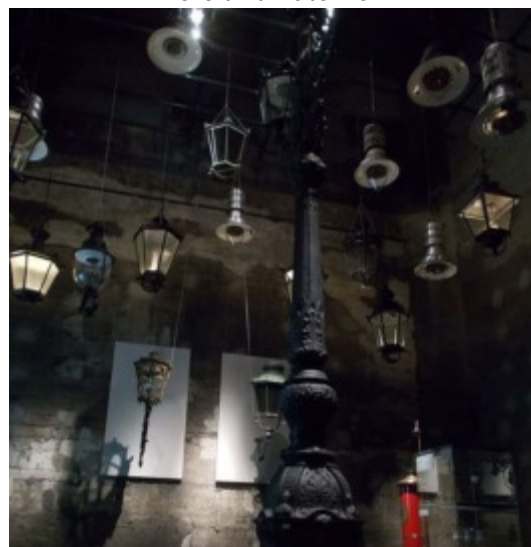


Gefärbte Stoffe wurden für jedermann erschwinglich. Die chemische Industrie schaffte es, das stinkende Abfallprodukt Kohleteer zu Geld zu machen, wie die Ausstellungsmacher schildern. Zugleich gab es aber auch neue Umweltbelastungen: Als Friedrich Bayer 1864 in Barmen mit der Farbenproduktion begann, hagelte es schnell Proteste: Eine Untersuchung der preußischen Regierung stellte schließlich fest, dass die Wupper „meistens einem Tintenstrom“ gleiche. Später zog Bayer nach Leverkusen um, wohl auch weil der Rhein mehr chemische Abwässer aufnehmen konnte. Und die Kohle machte die Welt auch hell. „Mit dem Kohlegas konnte der Mensch Licht machen“, erläutert Brüggemeier. Prachtige Gaslaternen vom Anfang des 20. Jahrhunderts zeugen in der Ausstellung davon, dass Straßen und Plätze mit bis dahin nicht genannter Helligkeit ausgeleuchtet werden konnten.



Lore und Laternen

Die Ausstellungsmacher versuchen, die häufige Selbstbezogenheit des Ruhrgebiets beim Thema Kohle zu durchbrechen. Sie haben der Schau den Untertitel „Eine europäische Geschichte“ gegeben. Eine Geschichte, die in der Ausstellung auf ein zentrales Dokument der europäischen Einigung zuläuft. In einer Vitrine liegt das Original des Gründungsvertrags der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl von 1951, der Keimzelle der Europäischen Union. Die Unterschrift von Konrad Adenauer ist gut zu erkennen. Im Ruhrgebiet begann damals erst die große Zeit des Bergbaus. Mit Rekordförderzahlen wurde das Wirtschaftswunder befeuert. „Man kann sagen, dass unser Bild vom Bergbau durch die erfolgreiche Zeit der 1950er Jahre bestimmt ist“, sagt der Direktor des Ruhr Museums, Heinrich Theodor Grütter. Die Hochphase hielt aber nur kurz an. Bereits 1958 wurde die erste Zeche geschlossen, der lange Abschied von der Kohle begann. Er dauerte schließlich 60 Jahre und kostete mehr als 200 Milliarden Euro an Subventionen – das verschweigt die Ausstellung nicht.



BRG

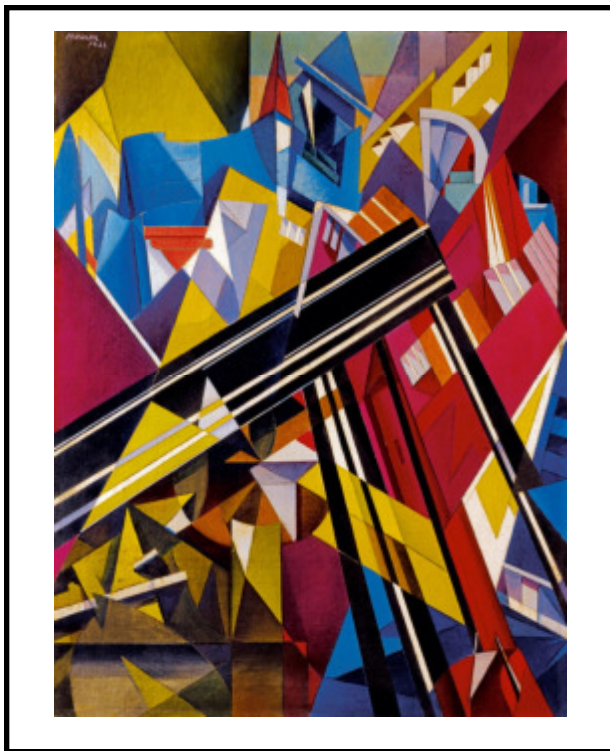


Die Ausstellung präsentiert über 4.000 Glasflaschen und Tiegel mit Farbproben.

DIE SCHÖNHEIT DER GROßEN STADT

23.03. – 26.08.2018, Ephraim Palais, Berlin

www.stadtmuseum.de/ausstellungen/die-schoenheit-der-grossen-stadt



Die neue Sonderausstellung im Museum Ephraim-Palais trägt den Titel eines 1908 erschienenen Buches des Philosophen und Architekten August Endell, das zum Sehen und Gestalten der Großstadt einlädt. Ausgehend vom Grundgedanken dieser Schrift zeigt die Ausstellung, wie Künstlerinnen und Künstler vom 19. Jahrhundert bis heute die städtischen und sozialen Strukturen Berlins gesehen haben. Ob „Spree-Athen“ oder urbane Metropole – es geht um die äußere Erscheinung der Stadt und die dahinter verborgene Schönheit, für die uns die Malerei die Augen öffnen kann. Bewusst wird dabei auf multimediales Beiwerk verzichtet: Die Ausstellung fordert dazu heraus, sich dem Wesen der Stadt allein durch die Augen des Betrachters zu nähern.

So sind die Besucherinnen und Besucher der Ausstellung dazu eingeladen, anhand der Bilder auch ihren eigenen, ganz persönlichen Blick auf das Wesen der Stadt hinter Schmutz und grauen Fassaden zu schärfen. „Nur wer den Rhythmus der heutigen Stadt fühlt, kann eine Stadt bauen, so wie wir sie brauchen.“ Was sich wie das Credo einer modernen Stadtplanung des 21. Jahrhunderts liest, entsprang der Feder eines Berlin-Enthusiasten von 1908. August Endell, Philosoph, Architekt und Designer, schuf nicht nur den Schmuck der Hackeschen Höfe, liebte Berlin. Und schrieb seine Empfindungen in einem kleinen Band auf. Titel: „Die Schönheit der großen Stadt“.

Diesem Motto folgt die großartige neue Berlin-Ausstellung im Ephraim-Palais, die 117 herausragende Berlin-Gemälde von Eduard Gaertner bis Rainer Fetting unter dem Dach des Rokoko-Baus vereinigt, das als Teil der Stiftung Stadtmuseum vor allem Berliner Lebensgefühl spiegeln soll. Dabei geht die Schau nicht chronologisch vor, sondern thematisch. Im Themenraum „Großstadt-impressionen“ wimmelt es am Spittelmarkt (von Paul Hoeniger), oder es herrscht Matschwetter am Alex (Hans Hartig). Lesser Ury taucht sein Berlin in die Lichter der Großstadtnacht. Ury malte sehr gern Straßen, die in Gaslicht getaucht sind. Erstaunlicherweise wird diese Tatsache in der Ausstellung völlig ignoriert. Stets ist von elektrischer Beleuchtung die Rede, die Begriffe „Gaslicht“, „Gasbeleuchtung“ oder „Gaslaternen“ kommen nicht vor.



Der Gasometer in Berlin-Schöneberg (1912), Lyonel Feininger

Im Raum „Stadt der Arbeit“ hängt mit dem „Gasometer von Schöneberg“ die einzige Stadtansicht Lyonel Feiningers. Max Beckmann und Ernst Ludwig Kirchner sehen die Stadt als Metapher, von ihren Bildern geht eine gewisse Nervosität aus, die auf den Ersten Weltkrieg hinweist. Und im Raum „Spreeathen“ können die Augen in der ganzen klassizistischen Pracht der Residenzstadt spazieren gehen, der Berlins größter Architekturmaler Eduard Gaertner im 19. Jahrhundert ein bildnerisches Denkmal setzte. Dazu gibt es kieziges von Kurt Mühlenhaupt, Verkehrsadem von Hans Baluschek – der auch zahlreiche Gemälde mit Gaslaternen schuf – sowie Ansichten der Schlossfreiheit. Dazu zeigen Künstler wie Karl Horst Hödicke und Rainer Fetting die Zerrissenheit der Mauerstadt. BRG



Großstadtlichter (1931), Hans Baluschek



Auszüge ausgestellt Bilder: Links englische Gaslaterne („Parade vor dem Königlichen Palais“ von Johann Wilhelm Brücke, 1839), Mitte: erste städtische Gaslaterne, rechts „Strack-Gaskandelaber für das Denkmal Friedrichs II. (beides Auszüge aus dem Gemälde „Unter den Linden mit Oper“ von Eduard Gärtner, 1852)



Unter den Linden mit Oper (1852) von Eduard Gärtner

LICHT AN!

23.03. – 02.09.2018, Städtisches Museum Jena

www.stadtmuseum-jena.de



Das Stadtmuseum Jena präsentiert die Ausstellung „Licht an! Zur Geschichte der Jenaer Energieversorgung ab 1862“, die bis zum 2. September 2018 zu sehen ist.

Wer möchte, kann in der Ausstellung noch einen Schritt in der Menschheitsgeschichte zurück gehen. Denn genau genommen beginnt die Energienutzung des Menschen mit der Zähmung des Feuers. Was folgt, ist ein Streifzug durch 150 Jahre Energieversorgung in Jena und damit einhergehend eine radikale Verbesserung des Lebensstandards.

Die mangelnde Nachtbeleuchtung der Stadt war schon seit Universitätsgründung im 16. Jahrhundert ein Ärgernis. Als 1862 dann das erste

Gaswerk in Jena eröffnete und Leuchtgas die Straßenlaternen erhellte, waren die dunklen Zeiten für die Stadt vorbei. „*Alledings musste die für die Gasherstellung nötige Steinkohle mit Pferdefuhrwerken vom Apoldaer Bahnhof geholt werden, da Jena damals noch keinen Anschluss an das Eisenbahnnetz hatte*“, erläutert André Nawrotzki, der die neue Ausstellung als wissenschaftlicher Mitarbeiter begleitete. Der Bedarf an Gas stieg rasch an – auch durch völlig neue Anwendungsgebiete, wie zum Beispiel das Kochen mit Gas ab 1890. Die Ausstellung beschäftigt sich in diesem Zusammenhang mit der Entwicklung der Jenaer Energieversorgung von der Eröffnung des ersten Gaswerks bis in die Gegenwart. Beleuchtet werden vor allem die Bedeutung von Elektrizität und Gas sowie deren Gewinnung, Verteilung und Nutzung. Dabei wird deutlich, dass die Entwicklung der Energieversorgung auch in Jena Wegbereiter der Industrialisierung war. Die Schau nimmt sowohl die historische als auch die gegenwärtige Energieversorgung der Saalestadt in Blick und wagt darüber hinaus auch Ausblicke in eine mögliche Zukunft.



STADTMUSEUM
STÄDTISCHE MUSEEN JENA
JenaKultur

Generell wuchs der Energiebedarf um 1900 mit der stark ansteigenden Bevölkerungszahl. Grund dafür waren die aufstrebenden Unternehmen Zeiss und Schott mit ihren wachsenden Belegschaften, so dass im Jahr 1916 die Einwohnerzahl schon bei 46.000 lag – im Gegensatz zu 6.000 im Jahr 1840.

Ein Bauboom setzte ein, einhergehend mit neuen Herausforderungen – auch die Versorgung der Menschen betreffend. Im April 1901 lieferte dann eine 450 PS-Dampfmaschine auch zum ersten Mal Gleichstrom ins Jenaer Netz. Erstmals brannte also bei fast 200 Abnehmern in Jena elektrisches Licht. Und der Vormarsch des Stroms war bis zum Ersten Weltkrieg nicht mehr aufzuhalten. Die Ausstellung folgt mit zahlreichen großen und kleinen Exponaten, Schautafeln und Texten, farblich klar gekennzeichnet, der Geschichte der Gasversorgung auf der linken Hälfte und der des Stroms im rechten Teil.



Lampenkoffer der Stadtwerke

Zur Ausstellung gibt es noch ein umfassendes Programm und einen reich bebilderten Begleitband.

Bettina Raetzer-Grimm



Jena hat unterschiedliche Gasleuchten-Modelle eingesetzt, unten in der Mitte eine Rundmantellaterne der jetzigen Generation.



MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT – BERLIN-SPANDAU



Merkwürdige Gaslaterne vor dem „Gasthaus zur Spreemündung“, Obermeier-, Ecke Kanonierstraße. Bild: unbek./Slg. PGL

In Spandau spricht man gerne davon, „mal nach Berlin zu fahren“. Man fühlt sich eigenständig, auch heute noch, 98 Jahre nach der Eingemeindung in „Groß-Berlin“. Und alteingesessene Einwohner pflegen einen gewissen Stolz auf „ihr“ Spandau, das älter als Berlin ist. Die alte, ehemalige Stadt Spandau, heute ein Ortsteil des Bezirks Berlin-Spandau, hat aktuell etwa 38.000 Einwohner. Im Berliner Bezirk Spandau mit seinen neun Ortsteilen leben aber etwa 240.000 Menschen, wir sprechen also vom Volumen einer mittleren Großstadt. Wann genau das alte Spandau, das sich bis 1878 „Spandow“ schrieb, Stadtrechte erhielt, ist nicht genau überliefert, mindestens aber seit dem Jahre 1232.



Oben: Die Gaststätte „Spreemündung“ existiert nicht mehr, die kuriose Gaslaterne auch nicht (2016), Bild: Slg. PGL

Mitte des 19. Jahrhunderts begann auch in Spandau die Industrialisierung, 1846 erreichte die Eisenbahnlinie Berlin-Hamburg den Ort. 1871 folgte die Berlin-Lehrter Eisenbahn. Seit 1892 fuhr auch die Straßenbahn in Spandau. Zwischen 1909 und 1911 wurde die Spandauer Vorortbahn, der Vorläufer der späteren S-Bahn, in Betrieb genommen. 1897 siedelte sich das Elektrounternehmen Siemens & Halske im Osten Spandaus an. Ab 1914 wurden in Spandau vor allem Rüstungsgüter hergestellt. Der Zweite Weltkrieg hinterließ auch in Spandau erhebliche Spuren. Nach Beginn der deutschen Teilung verlor Spandau den im Westen liegenden Ortsteil Staaken, der als eigenständige Gemeinde der

Sowjetzone, sowie schließlich der DDR zugeschlagen wurde. Spandau lag seit 1945 im britischen Sektor von Berlin. Viele ältere Berliner werden sich auch daran erinnern, dass Spandau – genauer gesagt Hakenfelde – der letzte Ort im Westen Berlins war, der von einer Straßenbahn angefahren wurde. Der Trambetrieb wurde am 2. Oktober 1967 eingestellt. 60 Jahre später fährt die wieder im Westen Berlins, und auch in Spandau plant man ihre Wiedereinführung. Manchmal muss es offenbar Jahrzehnte dauern, bis aus falschen politischen Entscheidungen wieder richtige werden ...

Nach 1990 wurde Staaken wieder nach Spandau eingegliedert. Heute liegt Spandau mit seinen 240.000 Einwohnern an letzter Stelle aller Berliner Bezirke. Nach der Flächengröße ist Spandau jedoch auf Platz vier gerückt, die enorme Ausdehnung rührt vor allem von den weiträumigen Wald- und Wasserflächen her.

Auch Spandau wurde bis vor einigen Jahren in den Wohnstraßen großflächig mit Gas beleuchtet. Gasleuchtenmodelle aller Art waren in Gebrauch. Inzwischen existieren in Spandau offiziell keine Gasreihenleuchten mehr. Sogenannte „Schinkellaternen“ – also Berliner Modellleuchten – findet man hauptsächlich in der sogenannten Spandauer Altstadt. Sie sind zu einem kleinen Teil auch mittels Wandkonsolen an Gebäuden angebracht. Eine Besonderheit stellen die sogenannten „modernen Gasaufsatzleuchten“ dar. Das sind pilzförmige Zylinderleuchten mit einem breiten Dach. Ursprünglich handelte es sich um ein elektrisches Leuchtenmodell aus den 1980er Jahren. In den 1990er Jahren fanden dann Versuche statt, diese Leuchten mit Gasbetrieb auszurüsten. Nachdem die Proben, an der neben den Städtischen Berliner Gaswerken GASAG beispielsweise auch die hessische Leuchtenfirma Friedhelm Trapp beteiligt war, erfolgreich verliefen, wurden mehrere Dutzend in einer Siedlung im Spandauer Ortsteil Gatow in Betrieb genommen.

Bei der Mehrzahl der Gasleuchten in Spandau handelt es sich um Gasaufsatzleuchten des Typs „Bamag U7“ auf Bündelpfeilmasten unterschiedlicher Hersteller. In kleineren Stückzahlen kommen auch Gashängeleuchten vor. Nach den Plänen des Berliner Soll Spandau der erste Berliner Bezirk ohne Gaslicht werden. Seit einigen Jahren werden die authentischen Gasleuchten in großer Zahl entfernt und durch sogenannte Gasleuchten-Attrappen oder andere elektrische Leuchten ersetzt. Weite Teile des Bezirks besitzen inzwischen kein Gaslicht mehr. Auch die erst zur Jahrtausendwende eingeführten Gatower Aufsatzleuchten werden mit ziemlicher Sicherheit in den Schrott wandern. Lediglich ein paar „Modellleuchten“ will man in der Altstadt stehen lassen.

Bettina Raetzer-Grimm



Oben: Noch ein Kuriosum: Fahrleitungsmast der Straßenbahn mit Zier-Ausleger und einer Gashängeleuchte der ersten Generation. Unten: Seltener Anblick: Gasreihenleuchten und Straßenbahn, hinten das Spandauer Rathaus



Abschiedsfahrt der Straßenbahn am 2. 10. 1967, ob die letzte Spandauer Gasleuchte auch „gefeiert“ wird?



Links: Abendstimmung an der Gaststätte „Alte Kolkschänke“; rechts: Nennhauser Damm nach 1961. Links Grenzbefestigungen der DDR, Gashängeleuchten und die Fahrleitung der stillgelegten Obuslinie. Bilder: unbek./Slg. PGL.

DA KOMMT DAS GASLICHT AUS DER WAND...

Die nicht mehr nachvollziehbare Debatte um angeblich gefährliche Gasleuchten, die an Hauswänden montiert sind, hat uns dazu gebracht, in unserem Archiv zu stöbern. Auch wenn die Anzahl der Orte mit einer öffentlichen Gasstraßenbeleuchtung inzwischen überschaubar ist, so sind sie doch stets präsent: Die Wandlaternen! Einst kamen findige Gasbeleuchtungsingenieure auf die Idee, in schmalen Gassen Gaslaternen an den Häusern anzubringen. Man fürchtete bereits im 19. Jahrhundert in engen Straßen Schäden an aufgestellten Kandelabern oder auch Laternen. Auch Pferdegespanne oder andere Karren, die man früher benutzte, konnten durchaus bei einem Aufprall gegen eine Laterne Schäden verursachen. Deshalb konstruierte man aus Guss, Schmiedeeisen oder Stahlrohr Wandkonsolen. Mal mehr oder weniger mit Schmuck ausgestattet. Die meisten Städte, die Gasleuchten bewirtschaften, haben vereinzelt oder mehrfach eben auch Gas-Wandlaternen „im Angebot“. Im In-, aber auch im Ausland. Hier unser kleines „Bilderbuch der Wandlaternen“.

BRG



BERLIN-NEUKÖLLN



MÜNSTER



HEIDELBERG



BURG STARGARD



SOEST



WÜRZBURG



WEHLEN



AUGSBURG



LÜBECK



WÜRZBURG



SOLTAU



WÜRZBURG



ZWICKAU



FRANKFURT/MAIN



LÜBECK



NEUSTADT/WEINSTRASSE



WÜRZBURG



JENA

ES LEBE DIE WAND-GASLATERNE !

ProGaslicht e.V.

EIN PLÄDOYER FÜR DIE DUNKELHEIT

Vor allem in der dunklen Jahreszeit sehnen wir uns nach Licht. Licht bedeutet für uns viel mehr als die Abwesenheit von Dunkelheit, nämlich je nach Lichtquelle und Situation Behaglichkeit, Sicherheit, Modernität, Aktivität, Orientierung, Ästhetik, Lebensqualität schlechthin. Licht beeinflusst unser Wohlbefinden, doch längst nicht nur im Positiven.

DIE ABSCHAFFUNG DER DUNKELHEIT

Als am 20. September 1882 erstmalig elektrisches Licht den Potsdamer Platz in Berlin erhellte, wurde dies als große kulturelle Errungenschaft gefeiert. Jahrzehnte zuvor, am 19. September 1826 sorgte das Licht von Gaslaternen für Begeisterung bei den Menschen.

Licht besitzt für den Menschen schon seit Jahrtausenden eine hohe Symbolkraft, wird auch heute noch vielfach mit „dem Guten“ schlechthin assoziiert, im Gegensatz zur „bösen“ Dunkelheit. Die Angst vor der Dunkelheit scheint tief in uns verankert. Dabei blenden wir aus, dass es beim Vergleich Licht– Dunkel immer nur um gefühlte und nicht um tatsächliche Sicherheit geht. Heute ist es zum Beispiel in Berlin übrigens zehn Mal heller als in der Zeit unmittelbar vor Inbetriebnahme der elektrischen Straßenbeleuchtung. Im Laufe des 20. Jahrhunderts führten Fortschritte in der Beleuchtungstechnologie und relativ niedrige Strompreise zu einem vielfach exzessiven und ineffizienten Einsatz von künstlichem Licht. Mit weitreichenden Folgen für die Umwelt, für Menschen und Tiere.

Erst spät wurde erkannt, dass sich der herkömmliche Begriff „Landschaftsschutz“ lediglich auf die Landschaft während des Tages bezieht und die Nachtlandschaft dabei ausgeklammert wird. In dem Projekt „Verlust der Nacht“ untersuchen Wissenschaftler verschiedener Disziplinen heute gemeinsam die ökologischen, gesundheitlichen, kulturellen und sozioökonomischen Auswirkungen von künstlichem Licht. Weltweit spricht man inzwischen von Lichtverschmutzung, jeder Internetnutzer kann Lichtverschmutzungskarten einsehen, und es gibt Projekte zur Eindämmung der permanenten Lichtbelastung. Verschiedene Organisationen, unter ihnen die International Dark Sky Association, haben sich den Schutz der Nachtlandschaft und des Nachthimmels als Ziel gesetzt. Doch bisher hat Slowenien als einziger Staat der Welt ein Gesetz gegen Lichtverschmutzung erlassen. Das Bewusstsein für den Schutz der Nacht als ein Gegenstand des Natur- und Umweltschutzes ist längst noch nicht so weit ausgeprägt wie für andere Themen, beispielsweise für Lärm.

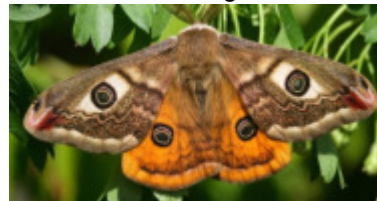
VÖLLIG AUS DEM TAKT

Im Laufe der stammesgeschichtlichen Entwicklung der Organismen (Evolution) haben sich biologische Rhythmen entwickelt, die von äußeren Zeitgebern und inneren Uhren gesteuert werden. Licht ist ein besonders starker von außen wirkender Zeitgeber. Andere sind zum Beispiel Nahrungsaufnahme oder körperliche Aktivität. Die inneren Uhren befinden sich bei uns und bei allen anderen Säugetieren also genannte „Uhren-Gene“ in jeder Zelle des Körpers, und werden übergeordnet von einem nur knapp einem Millimeter großen Hirnareal gesteuert, in dem Wissenschaftler den Sitz der „Master Clock“, dem

Haupttaktgeber für die Tagesrhythmik, nachgewiesen haben. Doch nicht nur der Schlaf-Wach-Rhythmus, sondern eine Vielzahl von Prozessen im Körper werden von der inneren Uhr gesteuert, wie beispielsweise der Leberstoffwechsel, die Nierenaktivität, die Verdauung, aber auch Stimmung und kognitive Leistungsfähigkeit. Die innere Uhr wird beeinflusst von dem Hormon Melatonin, das im menschlichen Körper bei Dunkelheit hauptsächlich in der Zirbeldrüse des Gehirns gebildet wird. Melatonin versetzt den Körper in einen Ruhezustand und bedingt letztendlich die Müdigkeit. Durch Licht wird die Bildung und Ausschüttung des Melatonins gehemmt, der Melatonin-Spiegel im Blut erreicht lediglich geringe Werte. Zu gering beispielsweise für einen erholsamen Schlaf. Schichtarbeiter können ein Lied davon singen, ihr Melatonin-Haushalt ist dauerhaft gestört, ihr Biorhythmus völlig aus dem Takt geraten. Wer längere Zeit nicht ausreichend oder gut geschlafen hat, kennt wiederum die Folgen für Psyche und Geist, Wohlbefinden und Gedächtnis. Experimente brachten ans Licht was Wissenschaftler längst ahnten: Bei vielen Tieren und vermutlich auch beim Menschen reichen geringe Lichtmengen aus um den Tag-Nacht-Rhythmus empfindlich zu stören.

TIERISCHE NACHTSCHWÄMER

Rund 30 Prozent aller Wirbeltiere (Säugetiere, Vögel, Reptilien, Amphibien und Fische) und über 60 Prozent aller wirbellosen Tiere (Insekten, Spinnen, Würmer etc.) sind in der Dunkelheit aktiv. Seit einigen Jahren untersuchen Wissenschaftler den Einfluss künstlichen Lichts auf die nächtliche Aktivität und Orientierung am Beispiel von Fledermäusen, Vögeln, Fischen und Insekten.



Dass nachtaktive Insekten von künstlichen Lichtquellen angezogen werden ist allgemein bekannt, warum dies so ist und welche Konsequenzen dies hat wissen viele Menschen nicht. Nachtaktive Schmetterlinge beispielsweise, so genannte Nachtfalter, unter denen die Motten nur eine Gruppe relativ kleiner Vertreter ist, orientieren sich sowohl bei der Futter- als auch bei der Partnersuche am Licht des Mondes. Helles künstliches Licht ist um ein Vielfaches stärker als das Mondlicht und strahlt zudem ohne Abschirmung hunderte Meter weit. Es lockt die Insekten in eine Lichtfalle, aus der sie nicht wieder herauskommen. Um die Lampe kreisend sterben sie an Erschöpfung, verbrennen oder werden zur Beute von Fledermäusen. Hochgerechnet werden deutschlandweit rund 180 Milliarden Insekten Opfer der künstlichen Beleuchtung. Das Fatale: In den Lichtfallen gefangen, stehen diese Tiere zum einen nicht mehr als Geschlechtspartner zur Verfügung, wodurch es zu Bestandsrückgängen innerhalb dieser Arten kommt. Zum anderen bestäuben Nachtfalter viele Pflanzenarten. Diese „warten“ häufig vergebens auf ihre Bestäuber und können sich ebenfalls nicht vermehren. Darüber hinaus fehlen die an Lampen zu Tode gekommenen Insekten als Nahrung für andere Tiere.

Und nicht einmal die Fledermäuse als insektenfressende Säugetiere haben wirklich einen Vorteil von diesem so genannten „Staubsaugereffekt“ des künstlichen Lichts, denn nur verhältnismäßig wenige Arten jagen Nachtfalter im Schein von Straßenlaternen oder anderen Lichtquellen. Viele Fledermausarten meiden künstliches Licht und damit auch beleuchtete Gebiete. Sie leiden dann wiederum wegen des lichtinduzierten Nachtfaltermangels an Unterernährung. Werden an Gebäuden, wie zum Beispiel an Kirchen, die Ausflugsöffnungen von Fledermaus-Sommerquartieren beleuchtet, fliegen die Tiere später am Abend aus und haben effektiv weniger Zeit für die Nahrungssuche. Sie verpassen die frühen Abendstunden, in denen die Insektenverfügbarkeit in der Regel am höchsten ist. Weitere Folgen des Beleuchtens von Fledermausbehäusungen können verzögertes Wachstum der Jungtiere oder eine erhöhte Jungensterblichkeit sein. Auch das Verlassen von Quartieren wurde beobachtet.

Wie die Fledermäuse kommen auch Amphibien unter Einfluss von künstlichem Licht später aus ihren Tagesverstecke um sich zur Nahrungssuche aufzumachen. Einige Arten schränken ihre Rufaktivität ein, finden daher keinen Geschlechtspartner und können sich nicht vermehren. Kaum vorstellbar: Die Erdkröte benötigt nur einen Bruchteil des Lichts, das vom Sternenhimmel ausgeht für ihre nächtliche Orientierung, nämlich 0,00001 Lux (Lux ist die Einheit der Beleuchtungsstärke). Zum Vergleich: Das Tageslicht hat bei Bewölkung eine Stärke von 1.000 bis 10.000 Lux, als Schreibtischbeleuchtung werden 300 Lux empfohlen.

Der Sternenhimmel hat eine große Bedeutung für die Vögel. Viele Zugvogelarten sind zur nächtlichen Orientierung auf den Sternenhimmel angewiesen. Künstliche Beleuchtung erschwert ihnen die Orientierung. Bei geringen Flughöhen insbesondere bei Schlechtwetter können tödliche Kollisionen mit hohen Masten, Hochhäusern oder Brückenpfeilern die Folge sein. Schätzungen zufolge sterben in den USA und Kanada jährlich 7 Millionen Vögel durch Kollision mit beleuchteten Funktürmen. Beim Durchfliegen eines Lichtkegels zeigen Vögel häufig ein auffälliges Verhalten wie Fliegen im Kreis, in die andere Richtung oder mit reduzierter Geschwindigkeit. Insbesondere die weitreichenden Skybeamer haben für Vögel fatale Folgen. Auch der Gesang der Vögel wird beeinflusst vom Licht. Bei vielen Vogelarten, die sowohl in der freien Landschaft als auch in der Stadt leben (z. B. Amsel, Rotkehlchen, Blaumeise) fangen die Tiere in der Stadt viel früher an zu singen als ihre Artgenossen. Mit dem Gesang verschiebt sich auch der Brutbeginn nach vorne. So

beginnen Stadtamseln im Schnitt drei Wochen früher mit der Brut als ihre waldbewohnenden Artgenossen und sind denen gegenüber evolutiv im Vorteil.

Die Auswirkungen künstlichen Lichts beschränken sich allerdings nicht auf Tiere und auf uns Menschen – auch Pflanzen werden beeinflusst. In unmittelbarer Nähe zu Straßenlampen verlieren Bäume ihre Blätter später im Herbst als Exemplare der gleichen Art, die nachts im Dunkeln stehen. Wo ist dabei das Problem? Über die Blätter atmet der Baum und verdunstet Wasser. Ist der Boden im Herbst und Winter gefroren, kann kein Wasser nachfließen und der Baum verdurstet bzw. vertrocknet. Der Blattabwurf ist also ein Kälteschutz.



Wie Straßen Tags und nachts die Landschaft zerschneiden und zur Verinselung von Lebensräumen führen, trägt auch künstliches Licht zur Zerschneidung von Lebensräumen bei. Die Auswirkungen des Lichts auf Organismen hängt von der Beleuchtungsintensität, dem Spektrum des Lichts (also der Wellenlänge) und der Dauer der Lichtexposition ab.

All diese Erkenntnisse sind inzwischen bekannt und nachzulesen. Doch ein Umdenken scheint nicht stattzufinden. Zwar wird der flächendeckende Einsatz von Leuchtdioden (LED) geradezu frenetisch gefeiert, doch stellt sich die Frage, ob LED gut für die menschlichen (und tierischen) Augen sind. Und es ist ein weiterer gravierender Tatbestand festzustellen: Die als extrem energieeffizient und kostengünstig gepriesenen LED verleiten Kommunen, ihre Beleuchtung noch massiver als ohnehin schon zu erweitern. Das LED-Licht strahlt zwar eher nach unten als das einer Natriumdampflampe. Doch was nützt aller vermeintlicher Beleuchtungsfortschritt, wenn nun plötzlich immer mehr Lichtpunkte gesetzt – also Straßenleuchten aufgestellt werden. Diese Entwicklung ist fatal.

BG

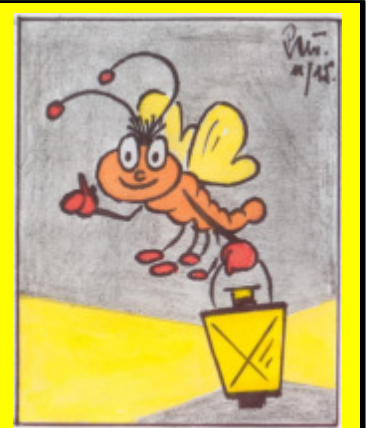
Quelle:

<http://www.bund-schneverdingen.de/oktober-guten-abend-gut-nacht/>

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

Mal abgesehen von den seltsamen Nachrichten aus Düsseldorf über Wandlaternen ist mir etwas anderes aufgefallen: Es werden immer mehr funkelneue Gasleuchten aufgestellt. Diesmal gleich mit elektronischen Zündgeräten, denn man will ja die Druckwelle abschaffen. Das Stellen neuer Gaslichter macht Hoffnung – auf mehr. Und es sind beileibe nicht nur die Gaslaternen im Hofgarten, sondern auch andere Modelle. Immer wieder tauchen neu aufgestellte Gasleuchten auf. Das ist schön. Sehr schön sogar. Wer hätte das noch vor ein paar Jahren gedacht. Düsseldorf muss Gaslichtstadt bleiben – denn das ist einmalig und allemal Grund für ein Weltkulturerbe.

Fröhliche Gaslichtgrüße
Euer Glühwürmchen



NACHGEHAKT – NACHGEKARRT – ISEGRIM'S ZORN



ÜBLE SCHMÄHUNGEN GEGEN ALTSTADT-BEFÜRWORDER

Ein ehrgeiziges und national wie international beachtetes Bauprojekt geht seinem Ende entgegen: Die Rekonstruktion eines kleinen Teiles der früheren prachtvollen Frankfurter Altstadt. Ein mittelalterlicher Stadtkern, der seinesgleichen suchte und im Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs weitgehend vernichtet wurde. Als das in den 1960er Jahren errichtete „Technische Rathaus“ – ein Betonmonster – abgerissen werden sollte, wurde aus der Bürgerschaft der Wunsch laut, etwas Stadtreparatur zu betreiben. Den alten Krönungsweg der deutschen Kaiser, die hier über Jahrhunderte vom Rathaus Römer zum Frankfurter Dom zogen, wiederherzustellen. Und zwar durch den Bau von rekonstruierten und historisierten Häusern mit Wohnungen und Geschäften: 35 spitzgiebelige Häuser, dazu kleine Gassen und Plätze, die es hier über Jahrhunderte gab.

Vor 13 Jahren legte ein Stadtverordneter des Bürgerbündnisses für Frankfurt (BFF) einen Antrag vor, diese Idee umzusetzen. Was sich damals noch kaum jemand vorstellen konnte: Die Idee wurde von den tonangebenden Parteien wie CDU, Grüne und SPD übernommen. Sicher gab es auch Kritik an dem Projekt: Hier würde eine Art „Disneyland“ entstehen, ein Fake. Doch das ehrgeizige Bauprojekt begann. Dresdens Frauenkirche oder das Berliner Schloss ließen grüßen. Das BFF sitzt übrigens immer noch im Römer und gilt in Frankfurt als rechtskonservativ oder auch rechtspopulistisch. Grund genug nun, eine beispiellose und groteske Hetzkampagne gegen die Rekonstruktionsbefürworter loszutreten.

In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung stand es zuerst: Der Stuttgarter Architekturprofessor Stefan Trüby wütete in einem Beitrag über den Wiederaufbau der Frankfurter Altstadt. „*Ohne nennenswerte zivilgesellschaftliche Gegenwehr sei ein Schaustück unterkomplexen Heile-Welt-Gebäues entstanden, das den Nationalsozialismus, die deutschen Angriffskriege und den Holocaust ... zu Anekdoten einer ansonsten bruchlosen Nationalgeschichte herunterstufe*“. Das Bauprojekt sei Ergebnis einer Nazi-Verschörung, weil die Idee dazu erstmals von einem Rechtsradikalen formuliert worden sei und 2005 über den BFF in die Frankfurter Stadtverordnetenversammlung kam. Trüby meint, „*die Rekonstruktionsarchitektur entwickle sich in Deutschland derzeit zu einem Schlüsselmedium der autoritären, völkischen, geschichtsrevisionistischen Rechten*.“ Und als ob dieser diffamierende Blödsinn nicht schon genug wäre, hetzt Trüby im Nachhinein selbst gegen den Wiederaufbau des Goethehauses in Frankfurt am Main, der immerhin schon 1951 erfolgte. Auch unser Verein ProGaslicht kennt das Spiel solcher Diffamierungen gut. Schon vor Jahren dichtete man unserem Verein eine Nähe zum Rechtsradikalen, Reaktionären an. Wer Gaslaternen schön findet und sie retten will, der muss einfach ein Ewiggestriger, stramm Rechter sein. Übrigens: Leider bekommt das neu-alte Viertel kein Gaslicht – Chance vertan, echt bedauerlich.

Nico Wolf



