

DER ZÜNDFUNKE

79

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 79 * Ausgabe 7/8-2018 * Jahrgang 11 * 8,00 € * 12. August 2018



ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Gaslicht – Weichenstellung im September	4
Die Zahl der Unterstützer wächst	5
→Berlin	7
Verschwindet das Gaslaternenmuseum in der Versenkung	7
Lützen – eine Umleitung mit Überraschung	8
Die Nacht ist nicht allein zum Schlafen da	9
Das besondere Bild – Savoir vivre mit Gaslicht	10
→Frankfurt am Main	11
Ärger über Gaslicht-Abriss im Dichterviertel	11
Viel zu helles Licht nervt Anwohner	13
Als Stalin den Berlinern das Licht ausknipste – 70 Jahre Luftbrücke	14
Die kleine Laternenkunde – Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen	24
Ein Eisenbahner erinnert sich	30
Graf Koks	31
Nix wie Lampe – Lampenwahn an der Waterkant	33
Mit Gaslicht fotografiert - Hildesheim	34
Donnerstag, 6.9.2018: Düsseldorfs Gaslaternen – Abriss oder Erhalt – Die Düsseldorfer diskutieren	40

DÜSSELDORFS GASBELEUCHTUNG

Wie geht's weiter?
Ab Seite 4



GASBELEUCHTUNG FÜR EISENBAHWAGEN

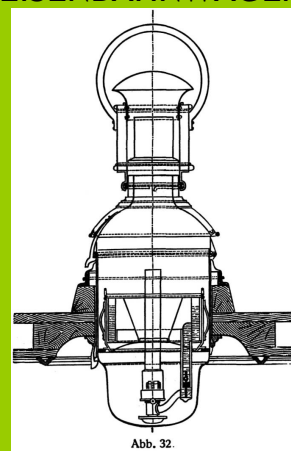


Abb. 32.

ab Seite 24

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

Bilder Titelseite: Oliver Frühschütz, Rückseite Barbara Schmitz

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

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

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

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

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

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

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

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE JULI/AUGUST 2018

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Es ist schon wieder Zeit für eine weitere Ausgabe unseres Gaslaternenjournals. Normalerweise gilt der Sommer allgemein als nachrichtenarm, auch beim Thema Gaslicht gibt es nur wenig Neues. Trotzdem richten wir unseren Blick vor allem wieder auf die Gaslaternen-Metropole Düsseldorf. Hinter den Kulissen wird an einem möglicherweise ereignisreichen langen Wochenende gearbeitet. Anfang September – in diese Zeit fällt auch der Tag des Offenen Denkmals – werden vielleicht Weichen zur Zukunft der Düsseldorfer Gaslichter gestellt. Ganz wichtig ist dabei die Veranstaltung am 6. September 2018 (Rückseite beachten), zu der jeder Gaslicht-Unterstützer hingehen sollte! Die andere große Gaslicht-Stadt Berlin hat leider wieder nur bedrückende Nachrichten aufzuweisen. Angeblich soll das völlig heruntergewirtschaftete Gaslaternen-Freilichtmuseum gar nicht mehr aufgebaut werden. Wenn das stimmt, ist das eine Schande ohnegleichen.



Wie vor drei Jahren – am 28.09.2015 – war auch in diesem Jahr wieder ein „Blutmond“ zu sehen. Das Ereignis, eine totale Mondfinsternis, fand am 27.07.2018 statt. Mehr auf Seite 10

Was Berlin angeht, so wollen wir diesmal auch auf ein Ereignis zurückblicken, dass die Stadt vor 70 Jahren ganz maßgeblich bewegt hat: Die Berliner Luftbrücke. Die fast ein Jahr andauernde Blockade hat nach Meinung vieler Historiker entscheidend dazu beigetragen, dass die Hauptstadt viele Jahrzehnte lang auf den Energieträger Gas setzte und damit auch die Berliner Gasstraßenbeleuchtung praktisch bis heute zu einem Stadtbild prägenden Faktor werden ließ. Weitere aktuelle Informationen kommen vom Main. In Frankfurt hält sich der Gaslaternen-Bestand hartnäckig, auch wenn ab und zu trotz Bürgerprotesten manche Straßen auf elektrisches Licht umgerüstet werden.

Unsere Serie „Die kleine Laternenkunde“ beschäftigt sich diesmal mit einem heute kaum noch bekannten, trotzdem aber interessanten Thema: Die Beleuchtung von Eisenbahn-Reisezugwagen mit Gaslampen. Weitere Berichte aus der Welt der Glühkörper lassen die Ausgabe Nr. 79 zu einem lesenswerten Heft werden. Aus technischen Gründen muss diesmal unser „Glühwürmchen“-Beitrag entfallen.

Wir wünschen viel Spaß und einen weiterhin schönen Sommer.

Bettina Raetzer-Grimm
und die Zündfunken-Redaktion

DÜSSELDORF

GASLICHT - WEICHENSTELLUNG IM SEPTEMBER

Wird der September zum Monat der Wahrheit für Düsseldorfs Gaslicht? Vor einigen Wochen legte Düsseldorfs Planungsdezernentin Cornelia Zuschke ein neues Konzept zum Thema Gaslaternen vor. Ziel dieses Konzeptes soll sein, Erhaltungsbereiche für die Gasbeleuchtung zu finden und dauerhaft zu sichern. Dieses Konzept soll zuvor auch die politischen Gremien durchlaufen. Wie bekannt, wird seit Jahren ein teilweise erbitterter Streit über die Erhaltung des Düsseldorfer Markenzeichens „Gaslaternen“ geführt. Die ursprüngliche Absicht der Stadt – damals noch unter dem Oberbürgermeister Dirk Elbers – erschien ziemlich eindeutig: Die Gaslaternen sollten sukzessive entfernt und durch LED- oder andere elektrische Straßenbeleuchtung ersetzt werden. Dagegen regte sich Widerstand, der nun bereits fast zehn Jahre andauert. Unvergessen ist der Einsatz namhafter Düsseldorfer Künstler und Kulturschaffender, allen voran die Kunstmäzenin Gabriele Henkel, für die Erhaltung des die Landeshauptstadt so sehr prägenden Gaslichts. Dieses Engagement mündete schließlich mit der Übergabe einer Petition an den Oberbürgermeister im Oktober 2009. Es sei daran erinnert, dass man von dieser Petition nie wieder etwas gehört hat. Inzwischen sind wir nicht nur einen Oberbürgermeister, sondern auch Stadtratswahlen, Unterschriften-Aktionen, Veranstaltungen, Initiativen – aber auch etwa 3.000 abgerissene Gaslaternen weiter.

Immerhin hat der Stadtrat schon vor einigen Jahren den Beschluss gefasst, zwar zum einen die Gasbeleuchtung zu demontieren, zum anderen aber mindestens 4.000 Gaslichter zu erhalten. Der kulturhistorische Wert der Gasbeleuchtung wurde sogar ausdrücklich anerkannt. Außerdem wurde beschlossen, die Bürgerinnen und Bürger umfassender zu informieren und sie an der Entscheidung pro oder contra Gaslicht teilhaben zu lassen. Es folgten Stadtteil bezogene Veranstaltungen zum Thema, bei denen es zu teilweise erregten Debatten zwischen der Stadtverwaltung und empörten Bürgern kam. Dabei wurde seitens der Abrissbefürworter, vor allem der Verwaltung, regelmäßig Öl ins Feuer gegossen. Man war sich nicht zu schade, die absurdesten Gründe aus dem Hut zu zaubern, um die Gasbeleuchtung als vermeintlich gestriges Relikt endlich loszuwerden.

Mit dem Wechsel an der Spitze des Planungsdezernats änderte sich das Klima nachhaltig. Die jetzige Planungsdezernentin Cornelia Zuschke will eine breite Bürgerbeteiligung und einen Konsens, aber keinen andauernden Zwist um die Gasbeleuchtung. Sie hat den Kontakt mit der Denkmalpflege, den Stadtwerken und anderen Beteiligten aufgenommen. Es wurde eine Liste von Kriterien aufgestellt, die für oder gegen den Erhalt von Gaslampen sprechen. Deutlich wurde, dass die Düsseldorfer Gasstraßenbeleuchtung als "technisches Denkmal" erhalten bleiben soll, also auch mit Verteilerstationen und Leitungen. Alle in der Stadt vorhandenen Gasleuchtenmodelle sollen berücksichtigt werden, also nicht nur die besonders beliebten, sechsseitigen Alt-Düsseldorfer Laternen.

Geplant sind nun drei Veranstaltungs-Termine am 6., 7. und 9. September dieses Jahres. Am 6. September soll es eine Podiumsdiskussion geben, an der jeder teilnehmen kann, für den 7. September ist ein Workshop mit Beteiligung von Gaslicht-Experten und Vertretern des Denkmalschutzes, des Stadtmarketings und involvierter Vereine und Initiativen vorgesehen. Am Sonntag, den 9. September – in diesem Jahr gleichzeitig auch „Tag des offenen Denkmals“ werden die Ergebnisse vorgestellt. Außerdem wird abends ein Gaslichtspaziergang für interessierte Personen in der Innenstadt (Carlstadt) angeboten.

Für die Initiative Düsseldorfer Gaslicht und den Verein ProGaslicht e.V., die an den Veranstaltungen teilnehmen werden, gilt das anzustrebende Ziel, möglichst viele der heute existierenden Gasleuchten zu erhalten, am besten alle. Düsseldorf soll die Hauptstadt des Gaslichts werden und dies als besonderes Markenzeichen herausstellen. Gerne spricht man hier auch von dem leider etwas sperrigen Begriff eines „Alleinstellungsmerkmals“, der goldfarbenen Beleuchtung in den Stadtquartieren. Und Düsseldorf wird umso mehr zu weltweit einzigartigen Gaslicht-Metropole, weil Berlin als früherer Konkurrent in Sachen „Gaslicht-Hauptstadt“ ausfällt. Nach Vorstellung der Ergebnisse der September-Veranstaltungen soll das geplante Gaslicht-Konzept im Frühjahr 2019 vorgestellt werden.

BRG



DÜSSELDORFS GASLATERNEN - DIE ZAHL DER UNTERSTÜTZER WÄCHST



Wir fordern den Erhalt aller Düsseldorfer Gaslaternen!
Werner & Oliver Bendels Band

Auch das in Düsseldorf sehr gut bekannte Tanz- und Showorchester Werner & Oliver Bendels, dessen Geschichte bis in das Jahr 1893 zurückreicht, unterstützt die Erhaltung der Gaslaternen. Bild: Barbara Schmitz

Die Frage ob die Gaslaternen in Düsseldorf ein denkmalwürdiges Kulturgut sind oder altmodische Technik, die durch zeitgemäße LED-Technik ersetzt werden muss, bewegt auch weiterhin die Gemüter in Düsseldorf. Nach der Instandsetzung der ersten Gaslaternen im Hofgarten hoffte die Initiative Düsseldorfer Gaslicht auf ein Umdenken in der Verwaltung. Doch das ist nicht in Sicht, die Pläne die Zahl auf maximal 4.000 Stück zu reduzieren sind immer noch aktuell.

Die Form und das Licht machen die Gaslaternen zu etwas ganz Besonderem - finden viele Düsseldorfer

Aber immer mehr Düsseldorfer, Organisationen und Institutionen stellen sich auf die Seite der Gaslaternenbefürworter. Neben den Düsseldorfer Jonges, der Aktionsgemeinschaft Düsseldorf Heimat- und Bürgervereine (AGD), dem Rheinischen Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz, Haus und Grund, dem Bund der Steuerzahler und zahlreichen Bürgervereinen sind auch viele Düsseldorfer der Ansicht, dass die Gaslaternen eine Chance

für die Stadt sind. In zahlreichen Videostatements hat die Initiative Stimmen von Düsseldorfern gesammelt, die die Tradition der Laternen betonen, darin ein Zeichen der Industriekultur sehen und auch ganz emotional das angenehme, warme Licht mit einem Gefühl von Heimat verbinden.

Carolyn Eickelkamp und Lutz Cleffmann von der Initiative Düsseldorfer Gaslicht berichteten von konstruktiven Gesprächen mit der Nachfolgerin von Dezernent Stephan Keller, Cornelia Zuschke. Dabei hatte man den Eindruck, dem Bürgerwille nach der Festigung der Erhaltungszonen würde entsprochen. Durch die Qualifizierung der Stadtwerke und deren erreichte Zertifizierung, nun Gaslaternen warten und bauen zu dürfen, glaubten sich die Befürworter fast am Ziel. Doch die Vorstellung der aktuellen Pläne in der Bezirksvertretung 6, Lichtenbroich, Unterrath, Rath und Mörsenbroich, durch Vertreter des Amtes 66 hörten sich ganz anders an. Man gewann den Eindruck, die Fachverwaltung wolle so viele Gaslaternen wie möglich abbauen.

Dabei scheint nach neuesten Erkenntnissen die Umrüstung auf LED auch nicht der Weisheit letzter Schluss. Gerade erst mussten die ersten LED-Lampen der Laternen am Fleher Deich ersetzt werden, obwohl sie mit einer sehr langen Lebensdauer beworben worden waren.

Jonges Baas Wolfgang Rolshoven betonte die klare Zielsetzung, möglichst viele Gaslaternen erhalten zu wollen. Gerade erst hatte das Andreasquartier Gelder gesammelt, um die LED-Lampen auf der Mühlenstraße wieder in die historische Vorbilder zu tauschen. Ebenso wie AGD-Vorsitzender Dipl. Ing. Bernhard von Kries verbindet Rolshoven mit dem Gaslicht Lebensqualität und Atmosphäre.



Dr. Werner Fliescher weiß, dass die Mitglieder von Haus und Grund für den Erhalt der Gaslaternen sind

Dr. Werner Fliescher, Vorstand von Haus und Grund Düsseldorf, beschrieb die finanziellen Auswirkungen der Umrüstung auf LED. Denn die Kosten würden zur Hälfte auf die Anlieger der Straßen zukommen, da die meisten Gaslaternen an Anliegerstraßen stünden. Eine Befragung unter den Mitgliedern bei Haus und Grund brachte eine überwältigende Mehrheit für den Erhalt der Gaslichter. Wenn die Stadt Einsparungen realisieren wolle, könne man die normale Straßenbeleuchtung auf LED umstellen, schlug Fliescher vor. Doch da es sich dabei nur um eine Umrüstung und nicht um eine Neuinstallation handeln würde, könne die Stadt dann die Kosten nicht auf die Anlieger abwälzen. Der Bund der Steuerzahler hatte bereits vor Jahren bei der Stadt nach einer vollständigen Planung, der Notwendigkeit und den Kosten gefragt. Eine klare Antwort blieb die Stadt schuldig, erklärte Heinz Wirz.

Der Rheinische Verein für Denkmalpflege und Landschaftsschutz unterstrich die historische Bedeutung der Gaslaternen für Düsseldorf und seine Stadtgeschichte. Schon im Jahr 2009 hatte das LVR Amt für Denkmalpflege im Rheinland den Wert der Gasbeleuchtung beschrieben. Dass der Erhalt von Kulturgut auch Geld koste, sei selbstverständlich. Aber auch bei einem Gebäude wie Schloss Benrath käme niemand auf die

Idee es abzureißen, nur weil die Kosten der Sanierung deutlich über denen eines Neubaus liegen.



Die Initiative will nun die Kommunalpolitiker ansprechen und für den Erhalt werben. Es könne nicht sein, dass die Verwaltung Ziele verfolge, die nicht dem Willen der Politik und den Bürgern entspreche.



Mit der Gasbeleuchtung habe Düsseldorf ein Alleinstellungsmerkmal, das auch touristisch beworben werden könne.

Quelle: Ute Neubauer/Kennzeichen D/7. Juni 2018, Bilder: Links: Initiative Düsseldorfer Gaslicht, rechts: Thomas Becker

BERLIN - VERSCHWINDET DAS GASLATERNENMUSEUM IN DER VERSENKUNG?



Es ist schon etliche Jahre her, als es so im Gaslaternen-Freilichtmuseum funkelte. Bild: Monumente

Es ist eine Schande, wie man in Berlin mit seinen historischen Schätzen wie der einzigartigen Gaslaternen-Sammlung aus dem Tiergarten umgeht. Nachdem man die Anlage mit 90 wertvollen Gaskandelabern im Frühjahr 2006 aufwändig restauriert hatte und dieser Zustand einige Jahre anhielt, begann der Verfall im Oktober 2009. Danach wurde in unregelmäßigen Abständen immer mal wieder an den Leuchten „herumgedoktert“, doch seit einigen Jahren ist am Standort des Tiergarten-Freilichtmuseums buchstäblich das Licht ausgegangen. Der Zündfunke berichtete darüber in mehreren Reportagen. Die Abneigung der zuständigen Behörden gegenüber Gaslaternen scheint so groß zu sein, dass nicht nur der immense Bestand von 44.000 Gasleuchten stadtwweit (Stand 2005) sondern selbst das Freilichtmuseum abgerissen werden soll. Doch die Senatsverwaltung beeilte sich schon vor längerer Zeit zu versichern, die historischen Gaslicht-Ständer würden lediglich umgesetzt, sie bekämen einen neuen Standort auf dem Gelände des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB). Eigens dazu wurde ein – in der Öffentlichkeit nicht bekannter – Vertrag zwischen dem DTMB und dem Berliner Senat zur Übernahme des Gaslaternen-Freilichtmuseums abgeschlossen – das ist nun auch schon einige Jahre her. Doch wie wir inzwischen erfahren haben, wurde der Vertrag lediglich vom DTMB unterzeichnet, der Senat hat die Vereinbarung bis heute nicht unterschrieben, er scheint offensichtlich gar nicht die Absicht zu haben. Als

Grund für die fehlende Vertragsunterzeichnung wird angeblich kolportiert, die zuständige Behörde stünde vor Umstrukturierungen und könne „derzeit“ den Vertrag nicht unterschreiben. Das klingt merkwürdig und bestätigt die Befürchtungen des Vereins ProGaslicht und aller Berliner Gaslaternen-Schützer, die museale Anlage solle wohl sang- und klang-, vor allem aber lichtlos verschwinden. Dazu passt auch die Information eines Experten und ehemaligen Senats-Mitarbeiters, einige der inzwischen abgebauten Laternen würden nicht fachgerecht eingelagert und es drohten deshalb irreparable Schäden.

Das also ist das Berlin von heute: Der Umgang mit historischem Kulturgut respektlos. Das Verhalten gegenüber den Bürgern ignorant. Was einst engagierte Menschen zusammentrugen oder andere deutsche und europäische Städte spendeten, um Berlin ein außergewöhnliches Gaslaternenmuseum zu ermöglichen, soll jetzt für die Öffentlichkeit wahrscheinlich auf Nimmerwiedersehen in irgendwelchen staubigen Depots verschwinden. Das kann nicht sein. Vielleicht sollte darüber nachgedacht werden, die musealen Gaslichtständer an eine andere Kommune abzugeben. Ein würdevolles, lauschiges Plätzchen für das Gaslaternen-Freilichtmuseum findet sich garantiert auch woanders.

BRG

LÜTZEN - EINE UMLEITUNG MIT ÜBERRASCHUNG

„Achtung Autofahrer, auf der A9 von Leipzig in Richtung Hermsdorfer Kreuz zwischen den Anschlussstellen Bad Dürrenberg und Kreuz Rippachtal zehn Kilometer Stau wegen eines Unfalls. Bitte benutzen Sie ab Ausfahrt Bad Dürrenberg die ausgeschilderte Umleitung über Lützen.“ So ähnlich klang es vor einigen Monaten während einer Fahrt von Berlin nach Thüringen aus dem Radio. Nun gut, dachten wir uns, machen wir eine kleine Landpartie und umfahren den Stau. Und ja, Lützen – das hatten wir schon mal im Geschichtsunterricht gehört.

Lützen ist ein kleiner Ort in Sachsen-Anhalt, die Stadtgrenze von Leipzig ist lediglich zehn Kilometer entfernt. Hier fand während des Dreißigjährigen Krieges, dessen Beginn sich gerade zum 400. Mal jährte, eine der furchterlichsten Schlachten statt. Dabei verlor einer der Anführer der protestantischen Truppen, der schwedische König Gustav II. Adolf, sein Leben. Eine Kapelle und ein Denkmal erinnern dort an den König. Als wir Lützen in Richtung Süden durchfahren, taucht linkerhand das Rathaus auf, erbaut 1884/85 im Stil der Neurenaissance. Was wir bis dahin nicht wussten: Vor dem Rathaus stehen vier Gaslaternen, es handelt sich um sechsseitige Alt-Leipziger Laternen auf Bündelpfeilmasten.



Wir konnten bisher nicht herausfinden, wann und wie die Laternen – bei denen es sich offenbar um eine Neuanlage handelte – auf den Platz vor dem Rathaus kamen. Da

Leipzig nicht weit entfernt ist, hatte die Stadtverwaltung möglicherweise gute Kontakte dorthin und konnte Leipziger Gaslaternen ergattern. Die Überraschung war jedenfalls groß, der Zustand der Gasleuchten einigermaßen. Soll heißen: Intakte Glühkörper aber schmutzige Glasscheiben. Gaslicht in der sachsen-anhaltischen Provinz, wer hätte das gedacht?



Was gibt es noch über Lützen zu sagen? Der wohl bekannteste Sohn der Stadt ist der Dichter und Philosoph Friedrich Nietzsche. Lützen besitzt ein Schloss, dessen Ursprünge auf das 13. Jahrhundert zurück gehen, eine spätgotische Kirche bereichert das Stadtbild. Das Denkmal der Gustav-Adolf-Gedenkstätte stammt von Karl Friedrich Schinkel, die Eisenbahnstrecke nach Lützen ist leider längst stillgelegt. Lützen hat 34 (!) Ortsteile und aktuell etwa 8.600 Einwohner. Wegen einer Gewerbesteuer-nachzahlung gilt Lützen derzeit als reichste Stadt Sachsen-Anhalts.

Über die Geschichte von Gas und Strom oder die lokale Straßenbeleuchtung war auf die Schnelle leider nichts herauszufinden. Lützen ist ein Ort, den man nicht wirklich auf dem Schirm hat, auch die Landschaft drum herum hat für Touristen nur wenig zu bieten. Vor kurzem ragte die Gegend damit heraus, dass dort rekordverdächtige Temperaturen gemessen wurden: 39 Grad Celsius.

Nico Wolf

DIE NACHT IST NICHT ALLEIN ZUM SCHLAFEN DA – EIN HIMMLISCHES NATURSCHAUSPIEL



Wer sich für Gaslicht begeistert, hat meist auch viel für andere Lichtspektakel übrig. Beispielsweise für ein tolles Feuerwerk wie kürzlich in Köln („Kölner Lichter“), aber auch für himmlische Naturschauspiele aller Art. Sonnen- oder Mondfinsternisse, aber auch Polarlichter oder ganz allgemein der nächtliche Sternenhimmel mit der Milchstraße ziehen die Menschen in ihren Bann. Beeinträchtigt werden diese Wunder der Natur aber leider durch das viel zu helle, künstliche Licht auf der Welt. So durch zu grelle Straßenleuchten, beleuchtete Industrieanlagen oder Gebäudeanstrahlungen. Auch die heutigen LED's haben nicht unbedingt zu einer Reduzierung dieser weltweiten Lichtüberflutung geführt. Doch zurück zu natürlichen Himmelserscheinungen.

Ende Juli fand das wohl spektakulärste Astronomie-Ereignis des Jahres statt: Die längste totale Mondfinsternis des Jahrhunderts sorgte am Freitag, den 27. August für einen Blutmond am Himmel. Die totale Phase der Mondfinsternis endete etwa um 23.13 Uhr, nach 104 Minuten. Diese Dauer wird erst wieder am 9. Juni 2123 übertroffen, wenn die Mondfinsternis sogar zwei Minuten länger anhält. In weiten Teilen Deutschlands war die Sicht recht gut. Zunächst mussten sich allerdings vielerorts Beobachter in Geduld üben, weil das Ereignis nicht überall so gut wie erhofft zu sehen war – Wolken-schleier verdeckten die freie Sicht auf den Mond. Aber als es dunkler wurde, war das Spektakel dann umso besser zu bestaunen. Der Mond leuchtete in kupferrot, dieses Phänomen wird als „Blutmond“ bezeichnet. Und wer dieses himmlische Spektakel verpasste, dem entging wirklich etwas. Die Nacht ist eben nicht allein zum Schlafen da ...

Aber was passiert genau bei einem Blutmond? Eine Mondfinsternis tritt bei Vollmond auf. Sonne, Mond und Erde liegen auf einer Linie. Der Mond taucht bei einer totalen Mondfinsternis komplett in den Schatten der Erde ein. Im Gegensatz dazu steht er bei einer partiellen Mondfinsternis nur teilweise im Schatten. Der sogenannte Blutmond entsteht, wenn das Sonnenlicht in der Erdatmosphäre bricht und langwelliges rotes Licht auf den Mond fällt. Zudem wirkt der Mond größer, weil er unserem Planeten besonders nahe ist.

Der Blutmond und unsere Vorfahren

Die Germanen waren der Meinung, der Wolf Hati jagte den Mond jede Nacht über den Himmel. Und wenn es ihm gelang, ihn zu verschlingen, verfinsterte sich der Himmelskörper. Für die Griechen holten böse Hexen mit magischen Flüchen die Mondgöttin Selene vom Himmel und tranken ihr Blut. In China war es ein Drache, der den Mond verschlang, in Thailand ein böser Geist.

Vom Mond aus betrachtet ist die Mondfinsternis übrigens eine Sonnenfinsternis, denn die Erde verdeckt in dem Fall die Sonne. Bereits vor drei Jahren – in der Nacht vom 28. auf den 29.9.2015 – sorgte eine solche Erscheinung für Begeisterung. Auch damals leuchtete der Mond eine ganze Weile in einer rötlichen Färbung. Der Blutmond des Jahres 2015 wurde auf der Titelseite des Zündfunken, Heft Nr. 69 verewigt.

Text + Bild: Bettina Raetzer-Grimm

SAVOIR VIVRE MIT GASLICHT



Leben wie Gott in Frankreich – ein altes Sprichwort. Einheimische wie Touristen genießen das Flair französischer Städte. Wenn dann auch noch Gaslicht hinzukommt, schmecken Wein oder Pastis noch besser. Savoir vivre mit Gaslicht! In Sarlat, einer Stadt im Südwesten Frankreichs, hat man das schon vor Jahren verstanden. Die pittoreske und äußerst geschichtsträchtige Altstadt ist mit einer Gasbeleuchtung gesegnet. Sarlat liegt im Perigord, einer wunderbaren Landschaft, durch die sich der Fluss Dordogne schlängelt. Besucher aus Deutschland sind hier eher selten, dafür hat diese Gegend viele Liebhaber aus dem angelsächsischen Raum. Bild: Bettina Raetzer-Grimm

FRANKFURT/MAIN - ÄRGER ÜBER GASLICHT- ABRISS IM DICHTERVIERTEL



Etwa 4.850 Gasleuchten sind aktuell in der Mainmetropole in Betrieb – und dies allen Unkenrufen zum Trotz. Vier Jahre ist es nun her, dass die damalige schwarz-grüne Rathauskoalition die Entfernung des Gaslichts zur „Chefsache“ erhob und mit knapper Mehrheit einen Abrissbeschluss durchpeitschte. Seitdem sind mehrere Hundert Gasleuchten in rund 40 Straßen erloschen, doch die heutige schwarz-rot-grüne Stadtregierung lässt es inzwischen langsamer angehen, sie hat andere Prioritäten. Das bedeutet Zeit für die Gaslaternen – und Zeit zum Nachdenken über diesen unseligen Beschluss. Ab und zu gibt es allerdings doch Aufregung. So vor einigen Monaten, als ausgerechnet im Dichterviertel – zwischen den Stadtteilen Eschersheim und Ginnheim gelegen – eine kleine Anliegerstraße ihre Gaslaternen verlor. Ohne Vorankündigung hatte die Stadt bzw. der Beleuchtungsmanager SRM Mainova dort die Gasaufsatzleuchten durch LED-Leuchten austauschen lassen. Für die neue elektrische LED-Beleuchtung hatte man baugleiche Leuchten (wie die vorherigen Gasleuchten) verwendet, allerdings mit deutlich höheren Lichtpunkten. Die SRM spricht dann gern von „der Gasleuchte nachempfundene LED-Leuchten“, doch mit Gaslicht haben die Leuchtdioden herzlich wenig zu tun.

Die neuen LED-Leuchten im Gaslaternen-Gewande sind knallhell. „Die Anwohner beschwerten sich, weil sie nachts nicht schlafen können. Und auch der Biorhythmus der Tiere wird gestört“, sagt Frau Dr. Christina Althen von der Bürgervereinigung Dichterviertel. Tatsächlich haben diverse Studien ergeben, dass Menschen, die abends auf ihr LED-beleuchtetes Handydisplay blicken, wacher sind als solche,

die ins Bett gehen, ohne nochmal ihre Nachrichten zu checken. Grund dafür ist der hohe Blauanteil im LED-Licht, der dem Körper suggeriert, dass er unter strahlend blauem Himmel steht – und so die Bildung des müde machenden Hormons Melatonin hemmt. Die Stadt hätte deshalb zumindest die Ergebnisse des Mainova-Projekts an den Wallanlagen abwarten können, findet Frau Dr. Althen: Dort seien in 22 Leuchten zwar auch LED-Leuchten im Einsatz. Hell strahlen sie aber nur, wenn ein Passant unter ihnen vorbeiläuft. Ist keiner da, wird das Licht gedimmt. „Aber es ist in dieser Stadt ja oft so, dass zu früh eine Entscheidung getroffen und dann nach ein paar Jahren revidiert wird.“

Der größte Unfug besteht für Frau Dr. Althen aber darin, dass das Projekt trotz dieser gravierenden Nachteile viel zu teuer sei: 58 Millionen Euro sollte die Umrüstung aller rund 5.500 Frankfurter Gaslaternen auf Elektroleuchten oder LED-Technik kosten. Betroffen waren 470 Straßen. Der Beschluss aus dem Sommer 2014 sah ursprünglich vor, Gaslaternen durch eine „der Gasleuchte nachempfundene LED-Leuchte“ zu ersetzen, wenn die Gaslaternen zum „Gesamteindruck des Viertels“ gehören. Das Dichterviertel fällt unter diese Kategorie. Für alle anderen Wohnquartiere gilt: Gaslaternen weg, dafür eine „gewöhnliche“ Elektroleuchte hin. Man könnte durchaus von einer städtischen Zweiklassen-(leuchten)gesellschaft sprechen.

Im Dichterviertel, jenem Wohnquartier, dessen Bewohner sich vielleicht am lautstärksten für die Erhaltung der Gaslaternen einsetzen, hat man nun Fakten geschaffen. Die Fritz-Reuter-Straße liegt genau in der Mitte des Viertels.

Obwohl der Gaslaternen-Abriss gottseidank nur langsam vorankommt – sehr zum Ärger bestimmter politischer Kreise und zum Verdruss des beauftragten Beleuchtungsbewirtschafters Mainova SRM – geben die Gegner keine Ruhe. Sie treiben weiter ihr übles Spiel. So verwendet die SRM seit geraumer Zeit thoriumfreie Gasglühkörper von offenbar minderer Qualität. In der Zeitung „Frankfurter Neue Presse - FNP“ vom 2. November 2016 konnte man lesen, dass sich „die Ausfallquote der Gasleuchten im Stadtgebiet erhöht habe“, so das Frankfurter Straßenbauamt auf Anfrage der FNP. Das läge (angeblich) an neuen Umweltvorschriften: Die früher verwendeten Glühkörper enthielten radioaktives Thorium und dürften aus Gründen des Strahlenschutzes nicht mehr eingesetzt werden. Zwar gäbe es auch Glühkörper ohne Thorium, aber diese haben nach Angaben des Straßenbauamtes eine deutlich kürzere Nutzungsdauer. Die Folge: Bei den Gasleuchten sei die Ausfallrate „vielfach höher“ als bei Elektroleuchten, von denen im Schnitt innerhalb eines Jahres nur acht Prozent repariert werden müssen. Deshalb sei der Betrieb der Gasleuchten unwirtschaftlich geworden.

Dreister kann man wohl nicht Unwahrheiten verbreiten, die dann Journalisten und Bürgern aufgetischt werden. Welche Umweltvorschriften verbieten denn den Gebrauch von „normalen“ Glühkörpern mit Thorium? In Berlin und Düsseldorf sind diese Glühkörper weiter in Gebrauch. Ebenso an weiteren Orten auf dieser Welt. Doch in Frankfurt scheint sich die Welt anders zu drehen. Schon der frühere Verkehrsdezernent Majer (Grüne) verstieg sich zu der Aussage, „er wolle die Stadt enkelsicher machen, deshalb

müssen die Gaslaternen baldmöglichst verschwinden“. Eine Unverschämtheit! Und SRM-Geschäftsführer Erfert ließ 2014 die angsteinflößende Meldung verbreiten, etwa 90 Prozent der Gaslaternenmaste seien nicht mehr standsicher und drohten umzustürzen. An dieser Stelle sei gefragt, wie viele Maste denn nun in den letzten vier Jahren tatsächlich umgefallen seien ... unseres Wissens kein einziger.

Auch die immer wieder verbreitete Äußerung, man müsse Gasleuchten austauschen, weil man sich „aus haftungsrechtlichen Gründen an geltende Normen und Regeln halten müsse“, ist schlicht falsch. Die über Jahre funktionierenden Gasbeleuchtungsanlagen genießen Bestandsschutz und sind heutigen Normen gar nicht unterworfen.

Was für eine Strategie verfolgen die Gaslaternen-Gegner in Frankfurt: Angst verbreiten, falsche Aussagen treffen, die vorhandenen Gasleuchten auf Verschleiß fahren und herunterwirtschaften? Doch seltsamerweise kann man auch Gegenteiliges beobachten: Beispielsweise die Aufstellung fabrikneuer Gaslichtmaste oder die Montage neuer Gasleuchtenköpfe.

Wie dem auch sei. Es bleibt die Hoffnung, dass die Stadt ihren Beschluss aus dem Jahr 2014 doch noch revidiert und die Gaslaternen als städtisches Kulturgut weiter betreibt. Und die Hoffnung stirbt ja bekanntlich zuletzt.

BRG



Gasreihenleuchten in Frankfurt-Niederrad. Am Tag dürften sie eigentlich wie hier im Vordergrund nicht leuchten. In Gebrauch sind hier thoriumfreie Gasglühkörper, Bild: Christos Vittoratos

VIEL ZU HELLES LICHT NERVT ANWOHNER



Links: Die Fritz-Reuter-Straße, links mit echten Gasleuchten, rechts: Vergleich der neu aufgestellten LED-Leuchte – links im Bild – und der bisherigen Gasleuchte. Die LED-Laternen sind deutlich höher, der Leuchtenkopf steht längs zur Straße, der Gasleuchtenkopf dagegen quer. Gut sichtbar ist auch, dass die Gasleuchte rechts neuwertig ist, der fabrikneue Lyrabügel war noch nicht gestrichen. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm (links) und Christina Althen (rechts).

Die Mitgliederversammlung der Bürgervereinigung Dichterviertel kritisiert die Elektrifizierung der Fritz-Reuter-Straße. Gegen den jahrelang manifestierten Willen der Bevölkerung („Hände weg von unseren Gaslaternen!“) wurde wie schon zuvor etwa in der Holzhausenstraße eine Schneise in ein gasbeleuchtetes gründerzeitliches Viertel geschlagen.

Anwohner finden das neue Licht zu hell, sprechen von Flutlicht. Wie schon in der Vergangenheit protestiert die Bürgervereinigung Dichterviertel gegen Geldverschwendung bei der Elektrifizierung. Die Straßenbeleuchtung Rhein-Main lässt seit Jahren die bei der Bevölkerung beliebten, anderswo unter Denkmalschutz stehende Gasbeleuchtung verkommen, sie werden nicht mehr regelmäßig gewartet, obwohl die Stadt pro Laterne und Jahr dafür 259 € an die SRM zahlt. Stattdessen will die SRM glauben machen, dass die horrenden Investitionen von über 60 Millionen Euro für den Abriss der Gasbeleuchtung Energie und Kosten sparen würde.

Die Bürgervereinigung Dichterviertel fordert, den höchst aufwendigen und ökologisch unsinnigen Einbau von viel zu vielen und viel zu hellen, nicht regulierbaren LED-Laternen sofort einzustellen. Es gibt längst dimmbare Stadtbeleuchtung und Bewegungssensoren, die gerade in Nebenstraßen viel sinnvoller sind als Flutlicht die ganze Nacht hindurch.

Was die SRM verschweigt: EU-Lichtnormen erfordern mehr Laternen, sie stehen dann dicht an dicht wie in den Pilotstraßen Nistergasse und Justinianstraße. Kein Wunder, dass die Kosten überproportional steigen. Was die SRM ebenfalls verschweigt: Die EU-Lichtnormen gelten nicht für bestehende

Anlagen! Das städtische Revisionsamt, das mit Blick auf Energieeinsparung eine raschere Elektrifizierung gefordert hat, geht offensichtlich von einem 1:1 Ersatz der Lampen aus. Es werden jedoch 1/3 mehr Elektrolampen aufgestellt, was sowohl im Hinblick auf die Energiebilanz als auch die Kosten eine ganz andere Rechnung ergibt. Dem Revisionsamt sei die Expertise der Bürgervereinigung Dichterviertel zur Magistratsvorlage 69 empfohlen (Abriss des Gaslichts in Frankfurt), „Wirtschaftlichkeitsrechnung‘ ist Blendwerk“.

Die Gasbeleuchtung ist gut für den Biorhythmus von Mensch und Tieren, und sie ist ein schönes, lebendiges Licht. „Wie man mit diesem Erbe umgeht, hat auch etwas mit der Kultur einer Gesellschaft zu tun“, so die Düsseldorfer Mäzenin und Kunstprofessorin Gabriele Henkel, die sich erfolgreich für den Erhalt der Gaslaternen in ihrer Heimatstadt einsetzte. Wir Deutsche fahren in alle Welt, um schöne Städte zu sehen. So bewirbt ein Reisebericht Buenos Aires mit: „warmes Gaslicht, Kopfsteinpflaster“. Auch die Londoner sehen sich als „Hüter des magischen Lichts“. Wir wollen nicht zulassen, dass Technokraten mit nachweislich falschen Angaben dieses historische Erbe in unserer Stadt vernichten. Im Unterschied zu Frankfurt hat die Stadt Düsseldorf ebenso wie Dresden und Chemnitz den Wert der Gasbeleuchtung erkannt und deren Erhalt zugestanden. Es ist zu hoffen, dass neue kommunalpolitische Konstellationen den Frankfurter Abriss-Wahn beenden.

Text: BV Dichterviertel, Vorstand: Althen, Rexroth, Janssen, Schmitt, Presseerklärung vom 22.7.2018
buergervereinigung@dichterviertel.net

ALS STALIN DEN BERLINERN DAS LICHT AUSKNIPSTE - 70 JAHRE LUFTBRÜCKE



In diesen Tagen jährt sich ein Ereignis, das 1948 die Welt bewegte, zum 70. Mal: Die Blockade der Westsektoren Berlins und der Beginn der Luftbrücke zur Versorgung der alten deutschen Hauptstadt. Doch wie begann diese einzigartige Maßnahme? Ein Blick zurück:

Nachdem Deutschland 1945 den sechs Jahre zuvor angezettelten Zweiten Weltkrieg verloren hatte, lagen weite Teile Europas in Trümmern. Mehr als 60 Millionen Tote waren zu beklagen. Was die Nazis mit der Machtübernahme im Jahr 1933 als „Beginn des Tausendjährigen Reiches“ propagiert hatten, endete zwölf Jahre später im Desaster. Deutschland verlor sämtliche Gebiete östlich von Oder und Neisse, hier hatten über Jahrhunderte Deutsche gelebt. Die Bevölkerung dort wurde ab 1945 gnadenlos vertrieben. Das übrige Deutschland wurde in vier Besatzungszonen der Siegermächte USA, Sowjetunion, Großbritannien und Frankreich aufgeteilt. Die Einigung der vier Mächte hielt aber nicht lange an, es gab Streit zwischen der Sowjetunion unter ihrem Führer Stalin auf der einen und den drei Westalliierten auf der anderen Seite und dieser Ost-West-Konflikt spitzte sich zu.



Trümmerlandschaft in Berlin 1945/46, Bilder: unbek./Wiki



Die legendären Trümmerfrauen Berlins in der Zeit nach 1945.

Im Frühjahr 1948 fand eine Sechs-Mächte-Konferenz statt, an der Großbritannien, Frankreich, die USA und Vertreter der Benelux-Länder teilnahmen. Thema der Konferenz war die geplante Westanbindung Deutschlands. Der Sowjetunion passte das allerdings gar nicht, als Reaktion ordnete der damalige Chef der Sowjetischen Militäradministration (SMAD) in Deutschland, Wassili Danilowitsch Sokolowski, am 1. April 1948 die kurzzeitige Schließung der Grenzen an. Für Stalin und die Sowjetunion waren die Vorstellungen der Westmächte mit dem Potsdamer Abkommen nicht vereinbar und stellten einen Vertragsbruch dar. Als Folge der Grenzschließung begannen die Alliierten, ihre in West-Berlin stationierten Truppen aus der Luft zu versorgen. Noch ahnte niemand etwas von der späteren „Luftbrücke“.



Dichtes Gedränge beim Geldumtausch. Bild: unbek./Wikip.



Die schwer beschädigte Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche.

DIE DEUTSCHE MARK WIRD EINGEFÜHRT

Und die Lage spitzte sich weiter zu: Die vier Besatzungsmächte, also auch die Sowjetunion, verhandelten schon länger über eine gemeinsame Währungsreform, um Deutschland wirtschaftlich wieder zu stabilisieren. Die alte Reichsmark hatte ihren Wert längst verloren. Doch drei Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges wurden die politischen Differenzen zwischen den Westmächten einerseits und der Sowjetunion andererseits immer größer, der „Kalte Krieg“ hatte längst begonnen, die einstigen Verbündeten zu entzweien. Auch bei der geplanten Währungsumstellung gab es keinen Konsens.



Die neu eingeführte Deutsche Mark 1948.

Am 20. Juni 1948 preschten die drei Westmächte vor und führten eine eigene Währungsreform für ihre Besatzungszonen in Deutschland durch, der Westteil Berlins blieb zunächst außen vor. Die Deutsche Mark wurde aus der Taufe gehoben. Nun ging es Schlag auf Schlag. Zwei Tage später setzte die Sowjetunion für ihre Besatzungszone, der späteren DDR, eine eigene Währungsreform um. Die Russen wollten diese Währungsreform allerdings auf ganz Berlin ausdehnen, also auch auf die Westsektoren.



Oben: Die neuen Banknoten, unten ein Zeitungsaufmacher der Schwäbischen Landeszeitung.



Oben: Die neue eingeführte Deutsche Mark 1948 (oben). Reiches Angebot im Stadtmarkt nach der Währungsreform (links), eingekauft wurde in alt neuen Scheinen (rechts). Foto: Sammlung Müller, Gschwend, Thien



Die für West-Berlin vorgesehenen neuen DM-Scheine wurden mit einem „B“ mit Kreis versehen. Das Design der Noten erinnert an Dollar-Noten und lässt darauf schließen, dass die Scheine in den USA gedruckt wurden. Bild: Slg. PGL

Dies veranlasste nun wiederum die Westmächte, schnell zu handeln und ihrerseits die Deutsche Mark ebenfalls in den drei Westsektoren Berlins einzuführen. Die Lage schaukelte sich immer weiter hoch – am 24. Juni 1948 beschloss die Sowjetunion die sofortige Abriegelung aller Land- und Wasserwege zwischen den Westsektoren Berlins und den drei Besatzungszonen in West-Deutschland. Die in der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) ansässige Nachrichtenagentur ADN verkündete: „Die Transportabteilung der sowjetischen Militärverwaltung sah sich gezwungen, aufgrund technischer Schwierigkeiten den Verkehr aller Güter- und Personenzüge von und nach Berlin morgen früh, sechs Uhr, einzustellen.“ Nichts ging mehr, weder auf Schienen, noch auf dem Landweg oder den Wasserstraßen.

Gleichzeitig verfügte Stalin die Blockierung der Stromversorgung West-Berlins und schnitt auch alle Kohle-Lieferungen ab. Die Belieferung mit Fernstrom durch das Kraftwerk Zschornowitz wurde noch in der Nacht vom 23. auf den 24. Juni 1948 für West-Berlin unterbrochen. Auch die Stromlieferungen aus den Elektrizitäts-Kraftwerken in Rummelsburg und Klingenberg – beide in Ost-Berlin – wurden gekappt. Das Letztgenannte hatte noch 1947/48 nahezu 70 Prozent des Stroms für ganz Berlin erzeugt.

DIE BLOCKADE BEGINNT

Die Blockade Berlins hatte begonnen, die Absicht war, West-Berlins regelrecht auszuhungern, um die Teilstadt später dem sowjetischen Einflussbereich unterzuordnen.

Da Berlin noch unter der Zerstörung des Zweiten Weltkrieges litt, waren die ca. 2,2 Millionen Menschen und die stationierten Soldaten nach der Blockade völlig von der Versorgung abgeschnitten.



Die Berliner nutzten jede verfügbare Fläche, hier wird auf dem Mehringdamm Gemüse angebaut. Bild: Slg. PGL



Links: Gashängeleuchte und hinten links eine Aufsatzleuchte am Wittenbergplatz vor zerstörten Geschäftshäusern; rechts „Rosinenbomber“ über Berlin, vermutlich Hermannstraße. Bilder: Slg. PGL

Vorschläge der Generalität von US-Präsident Harry S. Truman, die Blockade mit gepanzerten Truppen zu durchbrechen, verwarf der Präsident aus Risiko einer eskalierenden Provokation. Der abgeriegelten Stadt konnte nur aus der Luft geholfen werden. Zum Vater der nun startenden Luftbrücke wurde der Militärgouverneur der amerikanischen Besatzungszone, General Lucius D. Clay. Er setzte den unverzüglichen Start der Luftbrücke und damit das bis dahin größte Lufttransportunternehmen der Geschichte bei den West-Alliierten durch. Bereits am Abend des 23. Juni 1948 soll ein amerikanischer Zivilpilot den ersten Flug unternommen haben. Laut eigener Angabe hatte er auf freien Plätzen in seiner Maschine Kartoffeln nach Berlin

gebracht. Die ersten Militär-Flugzeuge erreichten den Flughafen Tempelhof am 26. Juni, nachdem einen Tag zuvor General Clay die Operation Vittles, Codename für die Errichtung der Berliner Luftbrücke, befohl. Die britische Luftwaffe beteiligte sich zwei Tage später mit der Operation Plainfare an der Versorgung Berlins.

Am Anfang setzte man von Seiten der USA noch auf kleinere Maschinen vom Typ C-47 Skytrain, diese sollten bald Unterstützung von größeren Frachtmaschinen erhalten. Dies reichte jedoch nicht um die enormen Transportmengen zu bewältigen. Schließlich wurden die Flugzeugtypen angepasst, die Flugrouten verbessert und Landebahnen ausgebaut.

Die Neuorganisation übernahm General William H. Tunner, was zur Folge hatte, dass aus den am Anfang geschätzten 750 Tonnen Fracht pro Tag bis Ende Juli 1948 über 2.000 Tonnen pro Tag transportiert werden konnten. Zum größten Einsatz während der Luftbrücke kam es vom 15. zum 16. April 1949. Dokumentiert sind in den 24 Stunden 1.398 Flüge mit insgesamt 12.849 Tonnen Fracht. Transportiert wurden Kohle, Benzin, Medikamente, Getreide, Trockenmilch, Trockenkartoffeln und Mehl sowie vieles andere, das man in West-Berlin dringend benötigte.



Maschinen der US-Air Force auf dem Flughafen Tempelhof

Die Kohle umfasste etwa zwei Drittel der gesamten Luftfracht, sie sollte als Brennstoff die Versorgung von Industrie und privaten Haushalten sicherstellen, außerdem eine notdürftige Gas- und Stromversorgung in den Berliner Westsektoren gewährleisten. Zu den aus der Luft nach Berlin transportierten Industriegütern gehörten auch Eisen- und Schamotteile für die Reparatur von Gaserzeugungsanlagen sowie für den Neuaufbau des demontierten Elektrizitäts-Kraftwerks West (später Kraftwerk Reuter). Das Ziel war, von der Stromlieferung aus Stalins Machtbereich nicht mehr abhängig sein zu müssen.

DIE LICHTSTUNDE

Doch zunächst herrschte absoluter Mangel an Strom und Gas in West-Berlin. Die verantwortlichen Stellen ordneten an, dass die Haushalte lediglich zwei Stunden am Tag und in der Nacht mit Energie beliefert wurden. Der Begriff „Lichtstunde“ machte die Runde. Die sich nach den Kriegszerstörungen gerade wieder im Aufbau befindliche elektrische Straßenbeleuchtung wurde größtenteils abgeschaltet. Zuerst redu-

zierte man ab 10. Juli 1948 die Straßenbeleuchtung um die Hälfte. Ab 9. August 1948 wurde die Gasbeleuchtung, ab 16. Oktober 1948 die Elektrobeleuchtung einschließlich der Notbeleuchtung vollständig abgeschaltet.



Kein Gas, kein Strom. Aber die Berliner wussten sich zu helfen. Bild: unbek.

Die allgemeine Gasversorgung war zu Beginn der Blockade noch einigermaßen gewährleistet. Den Sowjets war das durchaus recht, zumal die größeren und besser ausgestatteten Gaswerke im Westteil Berlins lagen. Somit funktionierte die einheitliche Gasversorgung noch eine Weile. Trotzdem wurde auf Anordnung der West-Alliierten die Gasstraßenbeleuchtung in den Westsektoren komplett abgeschaltet, gleichzeitig wurde der tägliche Kohlenverbrauch in den Gaswerken von 1.600 auf 600 Tonnen heruntergefahren. Auch der Netzgasdruck wurde gesenkt und der Heizwert des Gases verringert. Im September 1948 verfügte die US-amerikanische Militärregierung die Abtrennung aller in den Osten führenden Gasleitungen. Damit war nun auch die einheitliche Gasversorgung beendet.



Intakte Gasleuchte vor zerstörten Geschäftshäusern in der Drakestraße in Lichtenfelde. Bild: Slg. PGL

Das Löschen der Gasstraßenbeleuchtung bedeutete für die Berliner ein schwerer Rückschritt. Immerhin waren im Dezember 1946 bereits wieder mehr als 11.300 Gasstraßenleuchten in Betrieb gewesen, in vielen Kiezen brannte das vertraute Gaslicht, auch wenn die 11.300 Gasleuchten lediglich 13,5 Prozent der Vorkriegsgasbeleuchtung darstellten. Die Dunkelheit in den Straßen war neben Hunger, Lebensmittelknappheit oder Energiemangel vielleicht nicht das dringendste Problem, aber es besaß eine nachhaltige psychologische Wirkung auf die Menschen. Die Tage waren stark verkürzt, die Arbeitszeit endete früher und der noch eingeschränkte öffentliche Nahverkehr wurde in der Regel nach 18 Uhr eingestellt. Zu späterer Stunde war kaum jemand auf der Straße unterwegs, die Orientierung gestaltete sich wegen der totalen Finsternis als ziemlich schwierig. Hinzu kam, dass viele Straßen der Innenstadt von Ruinen umsäumt waren, was erst recht bei kompletter Dunkelheit für einen unheimlichen Effekt sorgte und den Menschen Probleme bereitete, sich zurecht zu finden.



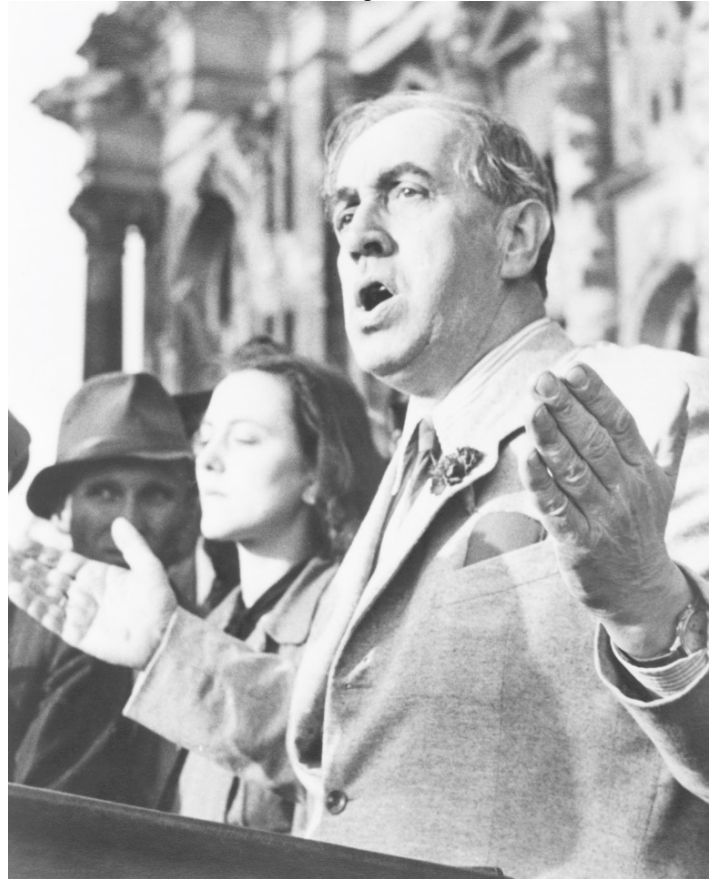
Berlin-Schöneberg 1947/48. Im Dunkeln war vor zerstörten Kulissen eine Orientierung kaum möglich. Bild: Slg. PGL



Die vier Besatzungszonen in Deutschland und die drei Luftkorridore nach Berlin. Bild: Leerlaufprozess

Die Transporte während der Blockade erfolgten über drei Luftkorridore. Jeder Pilot hatte nur einen Landeversuch. Gelang dieser nicht, musste der Pilot mit vollem Frachtraum

wieder nach Hause fliegen. An der Luftbrücke beteiligten sich später auch Piloten aus Südafrika, Australien, Neuseeland und Kanada. Die Versorgung aus der Luft dauerte von Juni 1948 bis Mai 1949. Abgesehen von den transportierten Gütern wurden 227.655 Passagiere befördert.



Der legendäre Ernst Reuter bei seiner Rede vor dem Reichstag am 9. September 1948. Bild: USAF

„IHR VÖLKER DER WELT ... SCHAUT AUF DIESE STADT“

Ernst Reuter, damals Regierender Bürgermeister West-Berlins wurde durch seine Ansprachen zum Volkstribun und symbolisierte international den Freiheitswillen Berlins. Teile seiner Rede vor Hunderttausenden Berlinern sollten später weltberühmt werden: „Heute ist der Tag, wo das Volk von Berlin seine Stimme erhebt. Dieses Volk von Berlin ruft heute die ganze Welt. [...] Ihr Völker der Welt, ihr Völker in Amerika, in England, in Frankreich, in Italien! Schaut auf diese Stadt und erkennt, dass ihr diese Stadt und dieses Volk nicht preisgeben dürft, nicht preisgeben könnt! [...]“.





Obwohl die nach Berlin geflogene Fracht zum größten Teil aus Kohle bestand und die Flugzeuge daher „Kohlenbomber“ hätten heißen müssen, wurden sie später als „Rosinenbomber“ berühmt. Aber wie kam es dazu?

Ulrich Kirschbaum war während der Berlin-Blockade sechs Jahre alt und erinnert sich noch genau an die damaligen Ereignisse, vor allem an das Brummen und Dröhnen der Flugzeuge. *„Wir wussten, das bedeutet etwas Gutes. Nur wenn zum Beispiel Nebel war oder schlechte Sicht, dann wurden wir unruhig und hofften, dass den Piloten nichts Schlimmes passieren würde“*, sagt Ulrich Kirschbaum, der nahe des früheren Flughafens Tempelhof zusammen mit Vater, Stiefmutter und Bruder wohnte. *„Wir hatten nichts“*, erzählte Ulrich Kirschbaum Jahrzehnte später. *„Und als die Blockade begann, hatten wir noch weniger.“*

DÖRRGEMÜSE SCHMECKTE WIE DRAHT

Die Versorgungslage wurde schlechter und schlechter, die Menschen lebten in einer zerstörten Stadt und hungerten. Aber die Rettung nahte mit den Flugzeugen, die Essen an Bord hatten. *„Ich erinnere mich an das Dörrgemüse, das wir bekamen“*, sagt Ulrich Kirschbaum. *„Das schmeckte zwar wie Stacheldraht, aber wir waren froh, wenn wir überhaupt was hatten.“* Und nicht nur Trockenmilch oder -obst fanden Verwendung, sondern auch deren Verpackung. *„Die olivgrünen Versorgungsbüchsen der Briten haben wir zu Gießkannen umfunktioniert“*, sagt Kirschbaum. *„Wir stanzen unten Löcher rein, füllten Wasser drauf und gossen so die Kräuter, die wir im Hinterhof angepflanzt hatten.“*

Ganz besonders erinnert sich der Tempelhofer an den US-amerikanischen Piloten Gail Halvorsen. Dieser war es, der als erster auf die Idee kam, für die Berliner Kinder Süßigkeiten abzuwerfen. Diese hatte er zuvor an kleinen weißen Fallschirmchen befestigt. Die Kinder waren begeistert und der Begriff „Rosinenbomber“ war geboren.



ONKEL WACKELFLÜGEL

Gail Halvorsen wurde später als „Rosinenbomber“ („Candybomber“) weltberühmt. Damit man ihn vom Boden aus erkennen konnte, wackelte er beim Anflug mit den Tragflächen, woraufhin ihn die Kinder als „Onkel Wackelflügel“ bezeichneten. Die damalige Presse hat seine Aktivitäten schon bald bekannt gemacht, seine Idee wurde von anderen Flugzeugbesatzungen unterstützt. Zum Schluss der Luftbrücke hatten etwa 25 Besatzungen 23 Tonnen Süßigkeiten über Berlin abgeworfen. Halvorsen wurde später mehrfach geehrt, er bekam unter anderem 1974 das Bundesverdienstkreuz. Berlins Senat hat es allerdings 2011 mit einer fadenscheinigen Begründung abgelehnt, ihn zum Ehrenbürger der Stadt zu machen. Gleichwohl trägt in Berlin eine Schule seinen Namen. Halvorsen lebt heute 97jährig in Salt Lake City, besucht jedoch bis heute regelmäßig Berlin.



„Onkel Wackelflügel“ Gail Halvorsen, Bild: Noop1958

Zurück zum kleinen Ulrich Kirschbaum. Als dieser von den abgeworfenen Süßigkeiten erfuhr, sprintete er zum Flughafen Tempelhof. Eine riesige Menschenmenge hatte sich dort versammelt und empfing mit lautem Geschrei die kleinen Fallschirme. Doch der Junge bekam leider keinen Fallschirm zu fassen.





Regelmäßig von Postverwaltungen geehrt: Die Luftbrücke

Die Geste der Amerikaner war so nachhaltig, dass daraus ein sehr enges Band zwischen Berlinern und den Alliierten, vor allem den Amerikanern entstand. Die tiefe Freundschaft fand 15 Jahre später wohl ihren Höhepunkt im Besuch des US-Präsidenten John F. Kennedy in Berlin. Unvergessen Kennedys Rede vor dem Rathaus Schöneberg am 26. Juni 1963 und sein legendärer Ruf „Ich bin ein Berliner“.

Ulrich Kirschbaum hat sich dem Flughafen Tempelhof bis zuletzt verbunden gefühlt, als stellvertretender Vorsitzender der ICAT, der Interessen-gemeinschaft City-Airport Tempelhof e.V. auch vehement gegen die Schließung des Airports gekämpft. „Meine Vergangenheit hat mich da geprägt; dieser Flughafen hat mich einfach mein Leben lang begleitet,“ erklärte Ulrich Kirschbaum. Wie wir wissen, war das Engagement vergebens. Der Berliner Senat hat gegen den Willen eines Großteils der Berliner die Schließung des Flughafens durchgesetzt.



Begrüßung des ersten Fahrzeugkonvois der Westmächte nach dem Ende der Blockade. Bild: unbek.

„HURRA, WIR LEBEN NOCH“ – DAS ENDE DER LUFTBRÜCKE

Durch die Folgen der weltpolitischen Entwicklung, insbesondere des durch den Westen verhängenen Embargos hochwertiger Technologie und dem Durchhaltewillen der Westalliierten, Berlin auch weiterhin aus der Luft zu versorgen und die Annexion nicht zu akzeptieren, sah sich die Sowjetunion veranlasst, die Berlin-Blockade am 12. Mai 1949 um 0:01 Uhr aufzuheben. Sie dauerte insgesamt elf Monate. Auf mehr als 195.000 Flügen hatten die Piloten bis dahin 1,44 Millionen Tonnen Kohlen, 490.000 Tonnen Lebensmittel und 160.000 Tonnen Baumaterial in die geteilte Stadt gebracht. Außerdem wurden in dieser Zeit 81.730 Tonnen Fracht aus Berlin ausgeflogen, die zum Großteil in Westberlin produziert wurden und mit dem Label „Hergestellt im Blockierten Berlin“ versehen waren.



Das Luftbrücken-Denkmal in Berlin-Tempelhof am Eingang zum früheren Flughafen. Bild: Ingrid Strauch

DIE „HUNGERHARKE“

Den Fliegern, die bei dem schwierigen Einsatz in den engen Flugkorridoren verunglückten, wurde ein Denkmal vor dem Flughafen errichtet. „Hungerharke“ nennen die Berliner die Gedenkstätte – als Erinnerung an die Hungerleidende Berliner Bevölkerung. Das Gegenstück dazu steht am Flughafen in Frankfurt am Main.

BERLIN SETZT AUF GAS

Am 19. Mai 1949 begann die Berliner GASAG damit, die Gasstraßenbeleuchtung wieder in Betrieb zu nehmen. Gleichzeitig verzichtete man darauf, die vor dem Zweiten Weltkrieg so erfolgreiche Pressgasbeleuchtung im Westteil Berlins neu zu beleben. Die elektrische Straßenbeleuchtung ging zuerst an Kreuzungen größerer Straßen in Betrieb, sie wurden dort als sogenannte „Richtlaternen“ eingesetzt.

Längst hatte nun in Fachkreisen und politischen Gremien eine Diskussion eingesetzt, ob die Gasbeleuchtung noch zeitgemäß sei. Modernisten forderten einen Verzicht sowie auf eine vollständige Elektrifizierung, wobei auch der Stadtbau hin zu einer „autogerechten Stadt“ zunehmend eine Rolle spielte.



Oben: Gashängeleuchten in der Potsdamer Straße/Ecke Bülowstraße; unten Gasreihenleuchten in der Reichenberger Straße/Ecke Ohlauer Straße. Mit den Reihenleuchten wurde Berlins Gasstraßenbeleuchtung entscheidend modernisiert.





Auch die in den 1950er Jahren aufkommenden elektrischen Großflächenleuchten bekamen vonseiten der GASAG-Ingenieure eine Antwort. Hier eine große Pilzleuchte vor dem S-Bahnhof Charlottenburg, bestückt mit vier Gasreihenleuchten-Brennern. Bild: Slg. PGL

Widerstand kam allerdings von einer anderen Expertengruppe. Sie argumentierte unter anderem damit, dass es geboten sei, nicht ausschließlich auf die Stromkarte zu setzen. Die Abschneidung der Stromversorgung durch die Sowjetunion sei ein warnendes Beispiel, weiterhin auf die Herstellung von Stadtgas durch die Berliner Gaswerke zu setzen. Und obwohl sich in anderen Städten diejenigen Kräfte durchsetzten, die vor allem die Elektrizität bevorzugten, blieb Berlin eine Stadt der Gasversorgung. Dabei wurde nicht nur die Gasbeleuchtung ab 1950 sukzessive modernisiert, sondern auch die Gasversorgung insgesamt vorangebracht. Allein von 1950 bis 1952 erhöhte sich die Zahl der Gasstraßenleuchten im Westteil Berlins von 18.000 auf 27.500. Im Jahr 1960 betrug die Zahl der Gasleuchten in West-Berlin 46.600. Berlin wurde zur Stadt mit dem umfangreichsten Gaslichtnetz, aber auch der größten Anzahl von Gasherden. Laut einer statistischen Erhebung von 2011 kochen in Deutschland lediglich sechs Prozent der Haushalte mit Gas. In Berlin liegt die Zahl deutlich darüber.

Es ist unbestritten, dass die Ereignisse der Nachkriegszeit und die Blockade der Westsektoren Berlins dazu beitrugen, die Gasstraßenbeleuchtung zu erneuern, neue Leuchten zu konzipieren und einzusetzen und die Zahl der Gasleuchten im Westteil Berlins auf fast 48.000 Stück ansteigen zu lassen. Bis zum Jahr 2005 reduzierte sich die Zahl etwas und stabilisierte sich bei 44.000 Gasleuchten.

Namhafte Historiker sind heute der Meinung, die Blockade durch die Sowjetunion und das Abschneiden der Stromversorgung hätte zu der Besonderheit geführt, dass der Berliner Gaseigenproduktion einen hohen Stellenwert eingeräumt wurde. Schlussendlich sorgte dies dann auch für einen über Jahrzehnte stabilen Bestand von Gasstraßenleuchten, aber auch von Gasherden. Mit einer Anzahl von weit über 40.000 Gasleuchten hielt Berlin mit weitem Abstand den Spitzenwert aller Gaslichtstädte – weltweit. Hier wurden neue Gasbeleuchtungstechnologien erprobt und erfolgreich eingeführt, die Kompetenz der GASAG hinsichtlich der Gasbeleuchtung wurde weit über Berlin hinaus

geschätzt. Und auch die Gaseigenproduktion hielt sich in Berlin deutschlandweit am längsten. Erst im April/Mai 1996 wurde die Umstellung von Stadtgas auf Erdgas abgeschlossen.

Zu diesem Zeitpunkt galt ein Beschluss des Berliner Abgeordnetenhauses vom Dezember 1989, der den Berliner Senat beauftragte, die Gasstraßenbeleuchtung zu erhalten. Danach stieg die Zahl der Gasleuchten sogar wieder an. Das Landesdenkmalamt, Stadtplaner und Architekten räumten dem Gaslicht Berlins bei der Restaurierung oder Sanierung bestehender Stadtquartiere einen angemessenen Raum ein. Erst die Privatisierung der öffentlichen Beleuchtung und das Ausstechen der GASAG bei der Vergabe der Bewirtschaftung der Gasbeleuchtung sorgte dafür, dass die über Jahrzehnte gesammelte Kompetenz verloren ging. Und bereits kurze Zeit später begann man, politisch und verwaltungsbürokratisch massiv Druck auszuüben und den baldigen Abbau der



Die Seller-, Ecke Müllerstraße im Mai 1964. Deutlich sind hier zwei Gasaufsatzleuchten-Typen zu erkennen. Die vierflammige „BAMAG U7“ setzte sich in West-Berlin immer mehr durch, das zweiflammige Modell „1762“ von Ehrich & Graetz genügte nicht mehr den Ansprüchen und verschwand langsam aus dem Stadtbild. Bild: Slg. A. Spohrs

Gasleuchten zu fordern. Auf politischer Ebene gab es dazu praktisch keinen Widerspruch, lediglich die „Linke“ kritisierte eine ganze Weile dieses in ihren Augen überflüssige Vorhaben. Die politischen Kräfte, allen voran die Berliner SPD und die „Grünen“, setzen seit 2007 diesen „Stadtumbau“ fort, ein Drittel des Gasleuchten-Bestandes von 2005 ist inzwischen verschwunden. Lokale, aber auch internationale Forderungen, die Gasbeleuchtung zu erhalten, ließen den Berliner Senat kalt. Somit verschwindet mit Berlins Gaslicht eine Besonderheit, die sich ganz wesentlich durch die Nachkriegsereignisse wie der Blockade so Stadtbild prägend entwickeln konnte. Berlins Senat ficht das nicht an. Die Geschichtsvergessenheit der Berliner Senatsregierung gilt im Übrigen auch für historische Ereignisse wie den 70. Jahrestag der Luftbrücke. Eigene Pläne hat der rot-rot-grüne Senat hierfür nicht entwickelt. Es werde im kommenden Jahr – am 12. Mai 2019 – „das jährliche Gedenken auf dem Platz der Luftbrücke“ geben, heißt es. Dort legt man Kränze nieder, eine kleine Rede wird gehalten, sonst nichts. Die

Senatskanzlei teilt ganz trocken mit: „Ob und inwiefern geplante Veranstaltungen auf dem Platz der Luftbrücke und auf dem Gelände des Flughafens Tempelhof stattfinden können, lässt sich derzeit noch nicht mit Sicherheit sagen.“

Die Luftbrücke war das wichtigste Ereignis der deutschen Geschichte nach dem Zweiten Weltkrieg. Die Rote Armee hatte den Westteil Berlins belagert. Amerikaner und Briten versorgten die hungernden Menschen aus der Luft. West-Berlin blieb eine Insel der Freiheit. Hier wurde die Demokratie verteidigt und blieb Pfahl im Fleische der sozialistischen Diktatur. Die Luftbrücke dokumentierte den Überlebenswillen der Berliner Bevölkerung.

Damit ist die Luftbrücke das größte Symbol der deutschen Verbundenheit mit dem Westen. Der Senat vernachlässigt dieses große Jubiläum. Das lässt tief blicken.

Bettina Raetzer-Grimm

QUELLEN:

DER SPIEGEL, 24.06.2008, "Alle wollten Schokolade - und ich war zu klein"

Berliner Außenraumleuchten, Dissertation 2001, Sabine Röck

Die Geschichte der Gasversorgung in Berlin, 1997, Hilmar Bärthel



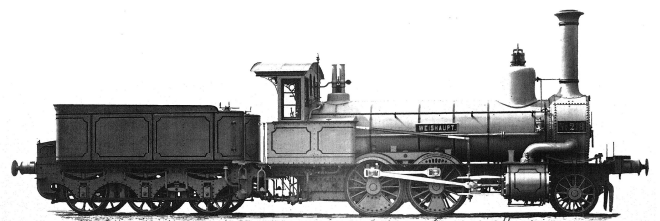
DIE KLEINE LATERNENKUNDE – GASBELEUCHTUNG FÜR EISENBAHNWAGEN

Die Einführung der Gasbeleuchtung zu Beginn des 19. Jahrhunderts brachte neben der industriellen Revolution gewaltige gesellschaftliche Umwälzungen mit sich. Gaslicht überall, auf Straßen und Plätzen, in Geschäfts- und Wohnhäusern, aber auch in Fabriken. Doch es sollte noch einige Jahrzehnte dauern, bis die Mitte der 1830er Jahre erstmals fahrende Eisenbahn, ebenfalls eine Triebfeder der Industrialisierung, und die Gasbeleuchtung eine Verbindung eingehen würden.

Erste gelungene Versuche mit einer Eisenbahn-Gasbeleuchtung wurden im Jahre 1858 in Irland auf der 1834 eröffneten Linie Dublin-Kingstown von Thompson und in Frankreich von der Société du gaz portatif in Paris ausgeführt, die einen Zug zwischen Straßburg und Paris mit komprimiertem Fettgas beleuchtete.

Im Jahre 1863 stellte Camberlaine in Belgien erfolgreiche Versuche mit Fettgas an. Sein System, bei dem ein großer Gasrezipient sowie ein Druckregulator im Gepäckwagen angebracht war und die Gasleitung durch Schlauchverbindungen zu den einzelnen Wagen erfolgte, wurde für die Züge der Mont-Cenis-Bahn angenommen. In Deutschland versuchte der Gasingenieur Ludwig August Riedinger in Augsburg im Jahre 1863 die Wagenbeleuchtung mit komprimiertem Fettgas einzuführen, jedoch anfänglich ohne Erfolg. Doch wenige Jahre später der Durchbruch:

Erstmals kam die neuartige Gasbeleuchtung in Personenwagen der Königlich-Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zum Einsatz. Dieses Bahnunternehmen erprobte im Jahr 1871 die kurz zuvor von der Firma Julius Pintsch AG entwickelte Gasbeleuchtung in ihren Wagen. Firmengründer Julius Pintsch (1815-1884) gilt als einer der wichtigsten Pioniere auf dem Gebiet der Gasbeleuchtung. Eine ausführliche Reportage über ihn und seine Söhne findet sich im Zündfunken, Ausgabe Nr. 72 (Mai/Juni 2017), Seiten 61-64.



Bilder

Oben: Frankfurter Bahnhof in Berlin um 1870, Quelle: unbek.;

Mitte: Eine der ersten Lokomotiven der Königlich-Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn war die legendäre „Weishaupt“, gebaut von der Berliner Maschinenbaufabrik Schwartzkopff. Bild: F.A. Schwartz;

Unten: Der niederschlesisch-märkische Bahnhof in Breslau um 1902, Bild: unbek./Slg. PGL.



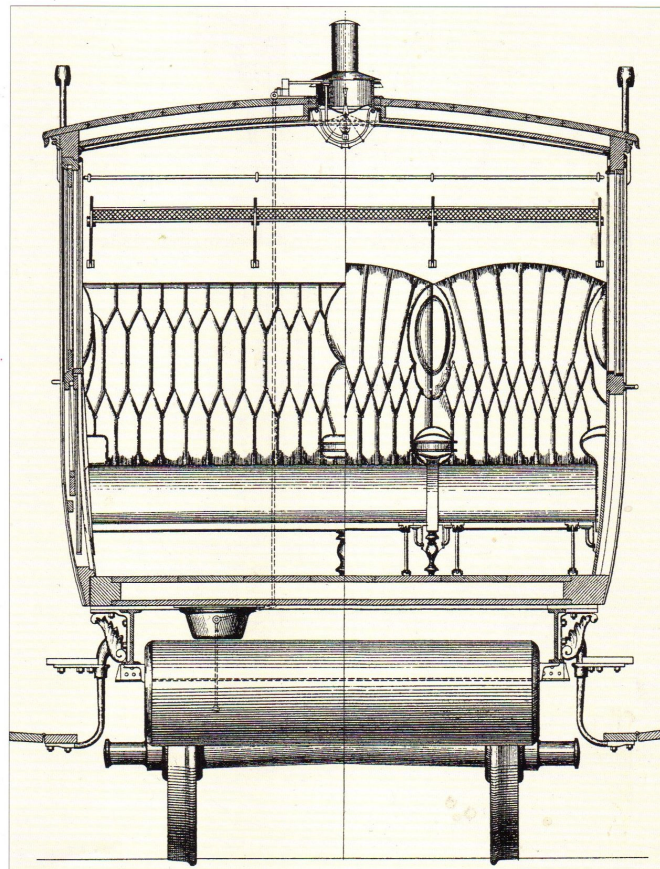
JULIUS PINTSCH

An der Andreasstraße in Berlin-Friedrichshain baute die Julius Pintsch AG ein bis heute erhaltenes Fabrikgebäude. Angefangen hatte Firmengründer Julius Pintsch 1843 in einem Keller am Stralauer Platz mit einem kleinen Klempnerbetrieb, der von der räumlichen Nähe zur englischen Gasanstalt profitierte. Er reparierte ihre mit Gas betriebenen Leuchten, kein anderer in Berlin konnte das. Er entwickelte einen Gasmesser und andere Apparate für die Gasgeräteindustrie.

Der Gaslicht-Probetrieb bei der Königlich-Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn im Jahr 1871 wurde zum durchschlagenden Erfolg. Im Jahr 1893 fuhren bereits mehr als 50.000 Lokomotiven und Eisenbahnwagen mit einer Gasbeleuchtung der Firma Julius Pintsch. Und der Siegeszug des Gaslichts war auch bei der Eisenbahn nicht aufzuhalten. Viele Eisenbahnunternehmen, vor allem in Deutschland, aber auch im übrigen Europa und in Amerika übernahmen die Gasbeleuchtung aus dem Hause Pintsch. Im Jahr 1916 sollen etwa 750.000 Gaslampen in Wagen und Lokomotiven eingesetzt worden sein.

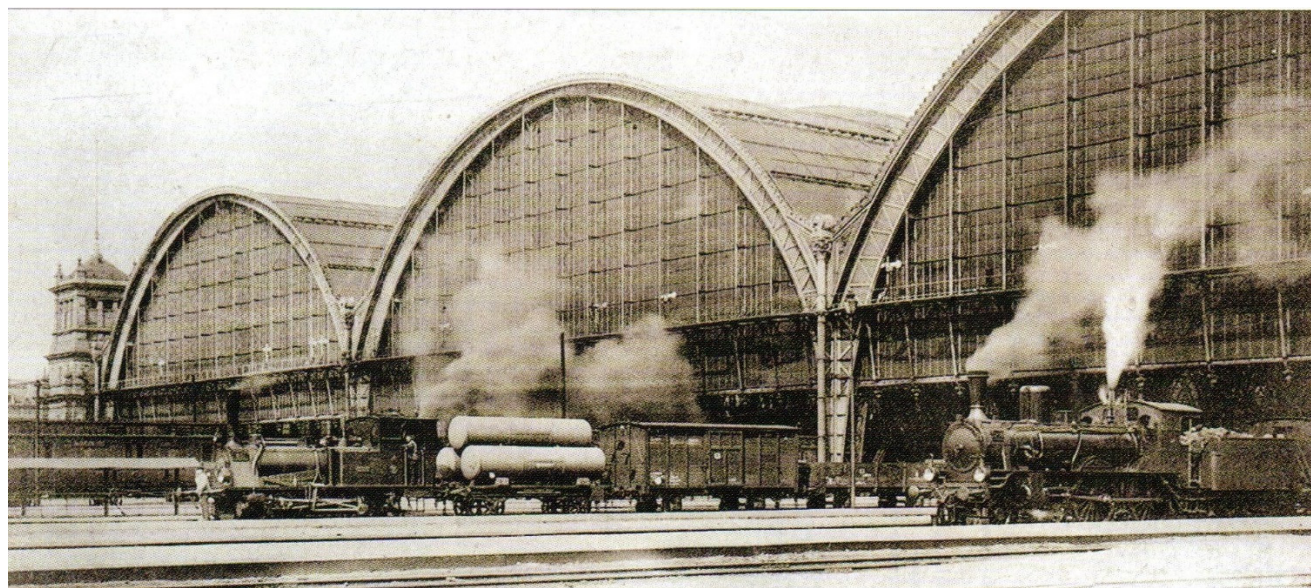
Zur Beleuchtung der Eisenbahnwagen konnte man nur Gas in gepresstem Zustand verwenden. Dieses komprimierte Gas wurde in speziellen Wagen mit eisernen Behältern transportiert. Die Behälter waren durch Rohrleitungen mit den Gaslampen in den Abteilwagen verbunden. Eine zwischen den Gasbehältern und den Wagen befindliche Vorrichtung setzte den Druck des Gases auf 25-45 mm WS (Wassersäule, eine veraltete Bezeichnung für den Druck) herab und sorgte damit für ein gleichmäßiges Brennen der Gaslampen.

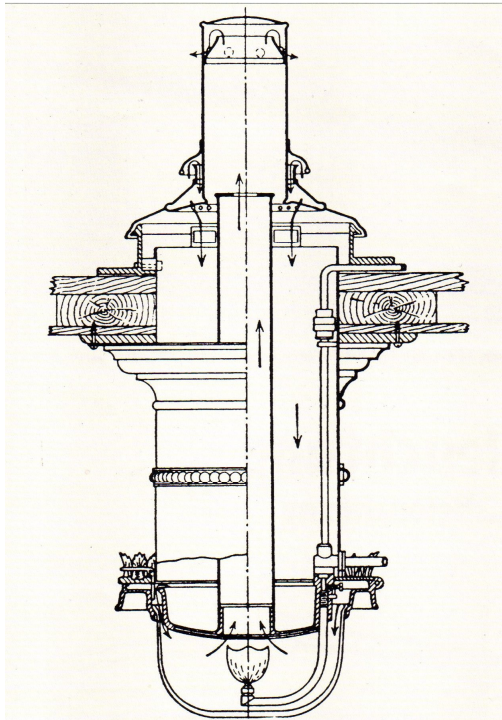
Nach den ersten Probebeleuchtungen stellte sich heraus, dass das für Beleuchtungszwecke verwendete Steinkohlengas nicht geeignet war, da beim Pressen des Steinkohlengases gerade die kohlenstoffhaltigen Bestandteile verloren gingen, die für das Leuchten der Gaslampen vonnöten waren. Daraufhin versuchte man das Problem mit Fett- oder Ölgas (aus Pflanzenfett oder mineralischem Öl) zu lösen. Letztendlich kam man mit einem Mischgas aus Azetylen und Ölgas zum Erfolg.



Oben: Gasbeleuchtung in einem Wagen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn; unten: Der Frankfurter Hauptbahnhof um 1895. An einer Lokomotive des Typs T2 hängt ein Gaswagen mit drei Kesseln.

Bilder: Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen





DAS GASGLÜHLICHT

Die bahnbrechende Erfindung des Gasglühstrumpfes im Jahr 1885 führte bei der Wagenbeleuchtung dazu, dass man wieder reines Ölgas verwenden konnte. Diese Gasart wurde in besonderen Gasanstalten produziert, Grundlage war nicht Kohle, sondern flüssiges Öl oder Braunkohlenurteer.

Sobald der bei etwa 800 Grad Celsius verbrannte Teer sich in Gas umgewandelt hatte, wurde dieses Gas durch Wasserberieselung abgekühlt und zwischengelagert, danach erfolgte die Reinigung des Gases und die Abfüllung in den Hauptgasbehälter. Danach wurde es in große Kessel geleitet und gepresst, bis ein Druck von 10-15 bar erreicht wurde. Von dort füllte man das Gas in die Behälter von Personenwagen, dort belief sich der Druck bei 6-8 bar. Die Größe dieser Behälter war unterschiedlich und richteten sich nach der Anzahl der Flammen und der vermuteten Brenndauer. So besaßen vierachsige Wagen bei deutschen Eisenbahnunternehmen in der Regel Behälter von 2.100 Liter Fassungsvermögen, damit konnte man eine Brenndauer von 25 bis 30 Stunden erreichen.

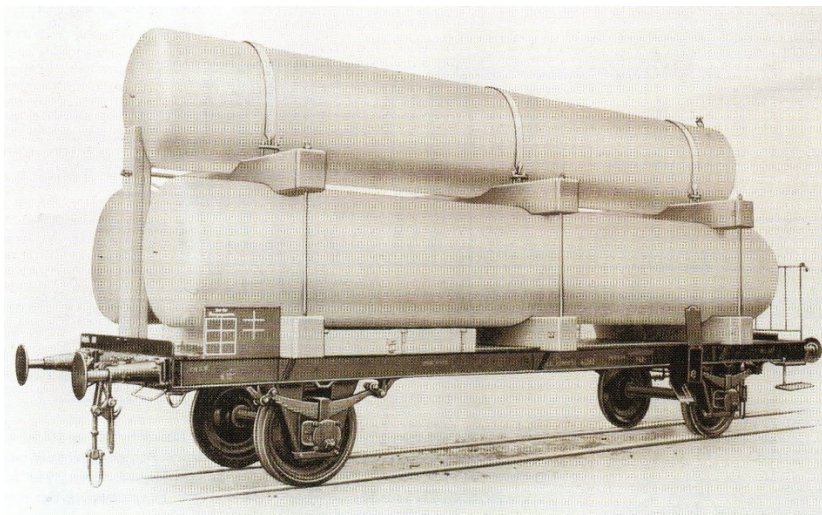
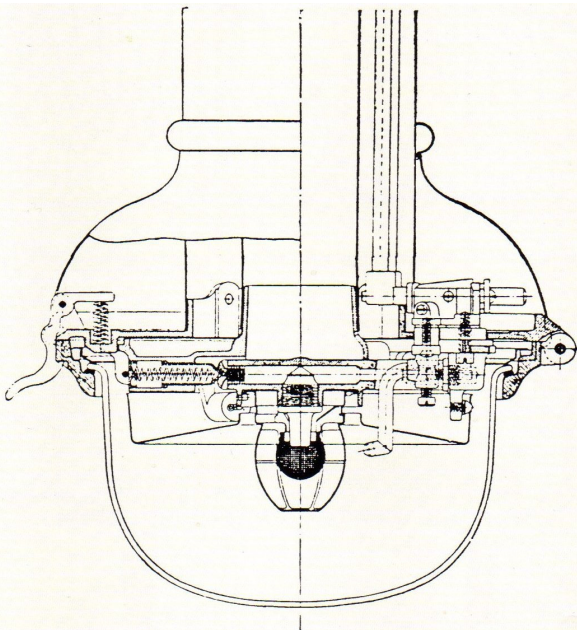
Die Behälter waren mit Füllventilen und Druckmessern ausgestattet, sie befanden sich meistens am Untergestell des Personenwagens, manchmal wurden sie auch auf dem Dach montiert. Je nach Wagengröße wurden die Gasbehälter längs der Gleisrichtung bei größeren oder quer bei kleineren Wagen angebracht. Eine Hochdruckleitung führte von den Behältern über ein Absperrventil zum Druckregler, welcher den Gasdruck konstant hielt. Von diesem Regler aus verlief ein sieben Millimeter dickes Gasrohr längs des Untergestells über die Wagenstirnwand auf das Dach und von dort durch Abzweigungen zu den einzelnen Lampen. An der Stirnwand befand sich das Hauptabsperrventil für alle Gaslampen.

Links oben: Schnitt durch eine von Innen und Außen zugängliche hängende Gaslampe; darunter Schnitt durch eine hängende Gaslampe mit Gasglühlicht;

Bild unten:

Gaswagen der Großherzoglichen Eisenbahndirektion Schwerin.

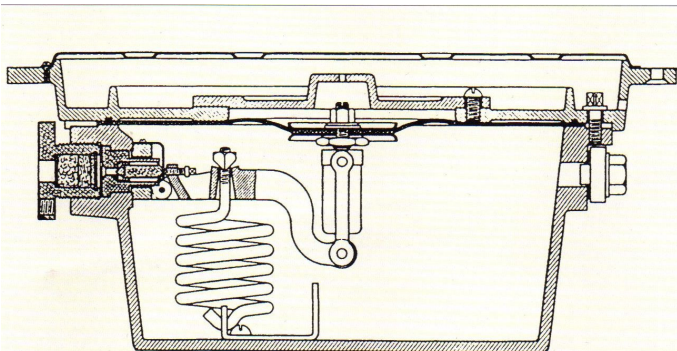
Bilder: Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen



Die Gaslampen besaßen zu Beginn einfache Zweilochbrenner oder Schlitzbrenner. Die Flämmchen brachten für heutige Verhältnisse nur spärliches Licht, hinzukam, dass sich die Qualität des für die Gasherstellung verwendeten Öls im Laufe der Jahre verschlechterte. Insbesondere nahmen die Paraffinbestandteile des Öls ab, was den Brennwert des Ölgases und damit die Helligkeit mehr und mehr minderte. Erst die von der Firma Pintsch entwickelte Intensivlampe, die auf dem Grundsatz der Vorwärmung der Brennluft beruhte, führte zu einer deutlichen Verbesserung des Gaslichts.

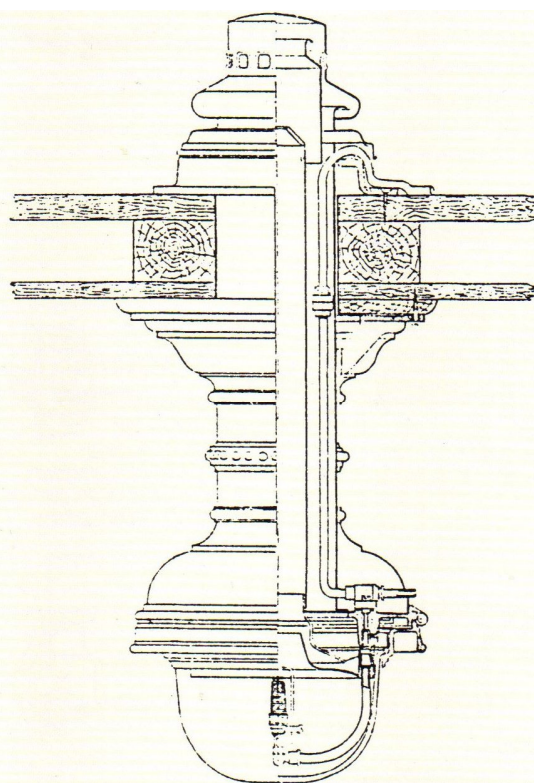
Wesentlich einschneidender war die Verbesserung durch die Einführung des aus Azetylen und Ölgas bestehenden Mischgases und des Gasglühstrumpfes. Im Jahr 1897 konnte die Firma Pintsch erstmals Azetylgas und Ölgas erfolgreich mischen und anwenden. Dieses Mischgas (75 % Ölgas, 25 % Azetylgas) wurde nun von deutschen Eisenbahnunternehmen zur Beleuchtung eingesetzt, die Helligkeit konnte spürbar gesteigert werden.

Der Gasglühstrumpf revolutionierte die Gasbeleuchtung auch im Eisenbahnwesen. Die zunächst stehende Glühlichtvariante wurde nach der Mannesmann-Entwicklung durch das hängende Gasglühlicht abgelöst. Zudem wurde der Gasdruck auf 150 mm WS erhöht. Dies erwies sich aber als nicht ausreichend und die Firma Pintsch arbeitete weiter an einer Verbesserung der Beleuchtung. Schließlich erwies sich ein Druck von 1.500 mm WS als optimal, dafür wurden die verwendeten Zweilochdüsen durch Einlochdüsen ersetzt und spezielle Glühkörper für höheren Druck verwendet. Das ab 1914 verwendete Pressgas mit 1.500 mm WS brachte für die Bahn und deren Fahrgäste enorme Vorteile: Eine Verringerung des Gasverbrauchs um mehr als 50 %, eine um das Siebenfache gesteigerte Lichtmenge und eine Verdoppelung der Betriebsdauer.

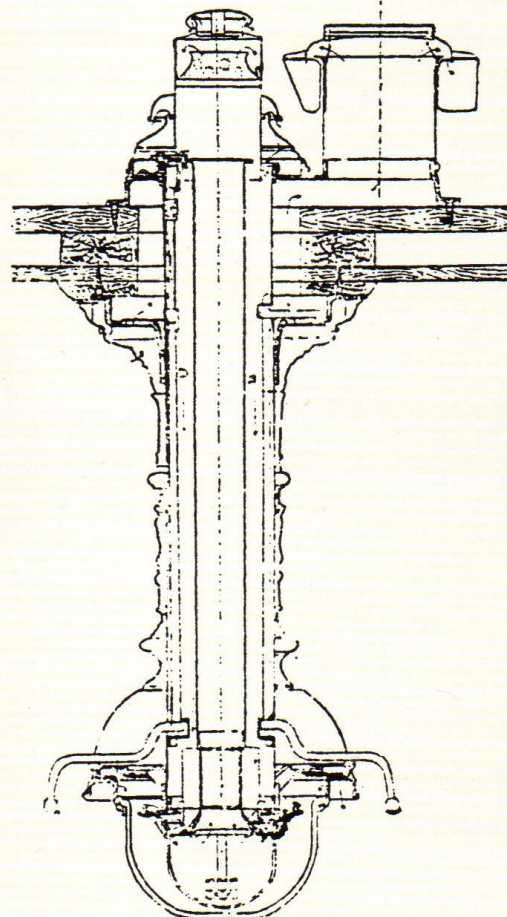


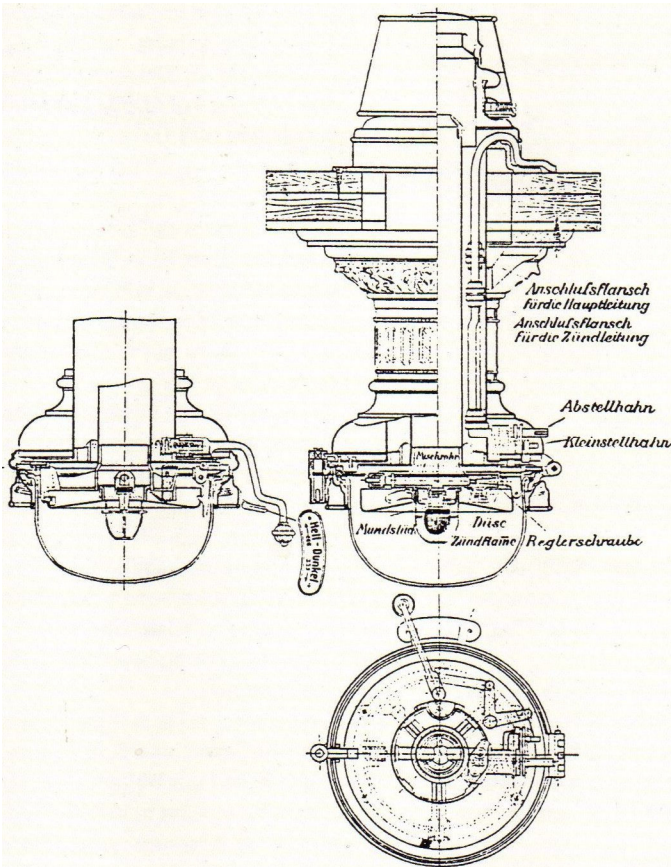
Als besonderer Clou erwies sich die sogenannte „Hell-Dunkel-Schaltung“ mit Haupt- und Dunkelstellhahn sowie Hebelkleinstellern, sie ermöglichte es Reisenden, die ihnen angenehme Helligkeitsstufe selbstständig zu wählen. Es existierte aber auch die Variante mit Haupt- und Dunkelstellhahn ohne Hebelkleinsteller. Hier war es den Reisenden nicht möglich, eigenständig die Gaslampen zu regulieren.

Im Jahr 1912 betrieben die Preußischen Staatseisenbahnen insgesamt 59 Ölgasanstalten, mehr als 16,7 m³ Kubikmeter Gas wurden verbraucht. Zählt man die übrigen deutschen Bahnverwaltungen hinzu, so lag der Ölgasverbrauch bei etwa 25 Millionen m³ Gas.

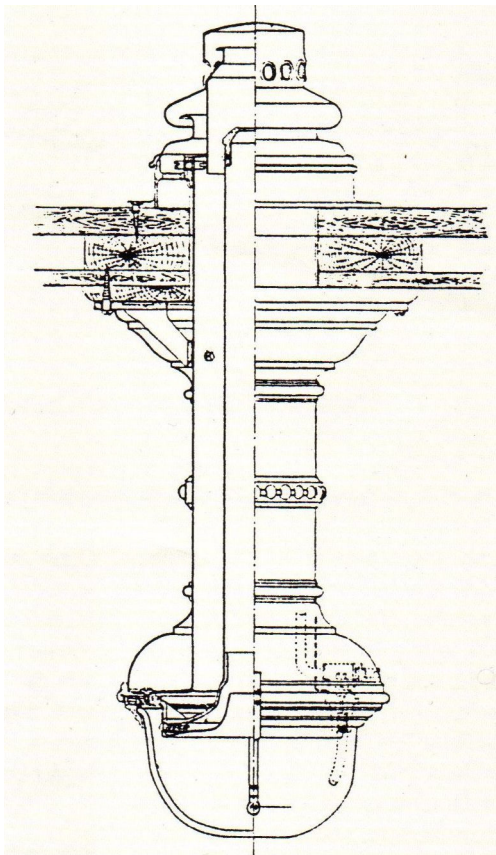


Oben: Schnitt durch ein Gasglühlicht mit stehenden Glühkörpern von Pintsch; unten Schnitt durch eine Intensiv-Ölgaslampe von Pintsch; links: Querschnitt des Hochdruckreglers, der am Wagenuntergestell in der Nähe des Gasbehälters angebracht war.
Bilder: Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen





Oben: Lampe für hängendes Gasglühlicht mit Zündflamme und damit verbundener Kleinstellung von Pintsch; unten Wagengaslampe (hängend), Bilder: Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen.



Nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 ließ die Regierung die Ölvorräte der Bahn beschlagnahmen, damit gab es kein Ölgas mehr. Man griff nun wieder auf das wenig effektive Steinkohlengas zurück. Da die bis dahin verwendeten Brenner und Glühkörper mit dem Steinkohlengas nicht funktionierten, setzte man den Düsen kleine Mundstücke davor und verwendete kleinere Glühkörper. Die Nutzung des Steinkohlengases erfolgte auch nach Ende des Ersten Weltkrieges weiter, erst zwischen 1925 und 1927 stellte die Deutsche Reichsbahn wieder auf die bessere Öl-Pressgasbeleuchtung um.

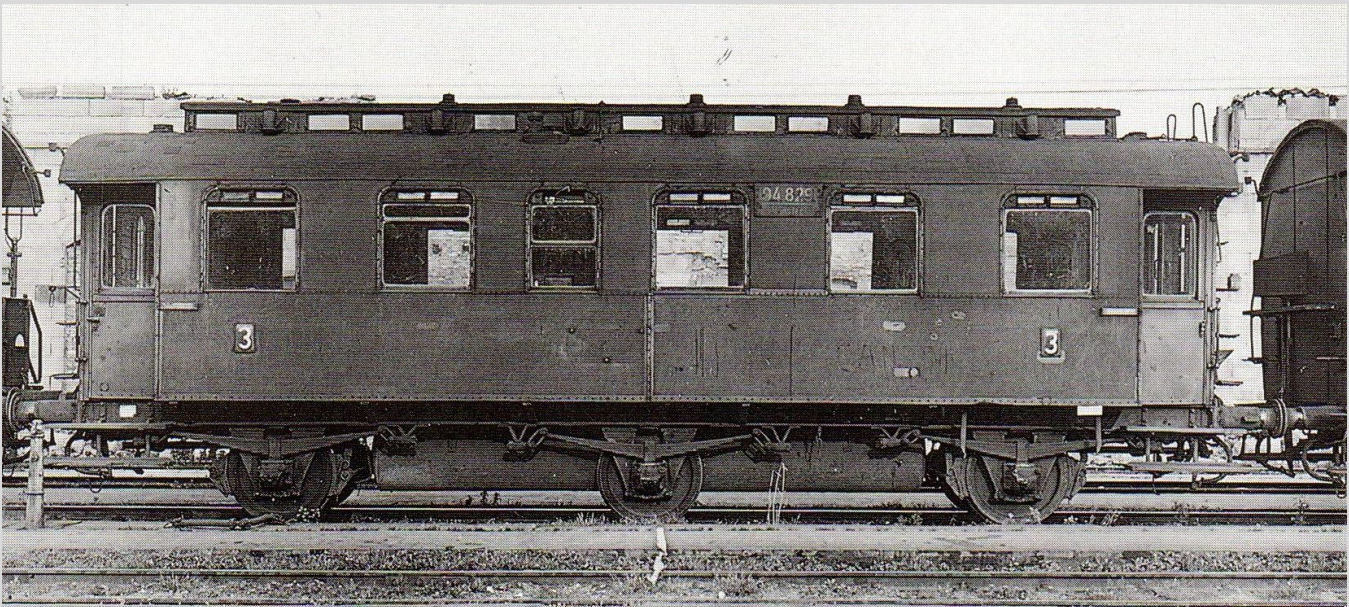
Die Versorgung der Züge mit Gas erfolgte durch Gasfüllstände, die sich auf den Zugbildungsstationen zwischen den Wagenabstellanlagen befanden. Doch nicht jeder Zugbildungsbahnhof besaß eine eigene Gasanstalt. Dann musste das Gas mit speziellen Kesselwagen zu den Füllanlagen an den Abstellgleisen transportiert werden. Die Kesselwagen besaßen einen bis drei Kessel von jeweils etwa 50 m³ Rauminhalt, sie enthielten bis zu 750 m³ Pressgas.

Die Reichweite einer Gasfüllung war durchaus ansehnlich. Ein beispielweise in Berlin-Grunewald beheimateter Schlafwagen, der über Oderberg, Budapest und Belgrad bis Istanbul fuhr und dabei etwa 48 Stunden unterwegs war, kam mit einer Gasfüllung aus.

Nach Ende des Ersten Weltkrieges setzte sich erst ganz langsam die elektrische Beleuchtung in den Reisezugwagen durch. Allerdings führten einige schwere Eisenbahnunglücke dazu, dass man die Umstellung von Gas- auf Elektrobeleuchtung vorantrieb. In einigen Ländern, zum Beispiel in der Schweiz, wurde der Betrieb der Gasbeleuchtung in Reisezugwagen sogar verboten. Grund war hier das Eisenbahnunglück von Bellinzona vom 23. April 1924. Weil ein geschlossenes Signal überfahren wurde, stießen damals zwei Schnellzüge der SBB zusammen, das Unglück forderte 15 Tote und zehn Verletzte. Beim Zusammenstoß der Züge entzündete sich das Gas eines mitgeführten badischen Personenwagens, allein zehn in diesem Wagen befindliche Fahrgäste starben. Das Gas der Gasbeleuchtung war also nicht Ursache der Katastrophe, doch es verschlimmerte die Folgen des Unglücks. Ein ebenso schweres Zugunglück hatte sich bereits Jahre zuvor, am 8. November 1900 in Mühlheim bei Offenbach/Main ereignet. Hier war aufgrund dichten Nebels und einer Verkettung unglücklicher Umstände ein Personenzug auf einen Schnellzug aufgefahren. Danach entzündete sich ausströmendes Gas aus dem geplatzten Behälter der Gasbeleuchtung an einer Dampflokomotive. Dieses Unglück forderte zwölf Tote und vier Verletzte. Unglücke dieser Art verstärkten Forderungen, die Gasbeleuchtung in den Reisezugwagen abzuschaffen.

Als man im Jahr 1924 in Deutschland eine elektrische Einheitsbeleuchtung vorgestellt hatte, konnte sie wegen eines im Mai 1924 zwischen der Deutschen Reichsbahn und der Firma Julius Pintsch geschlossenen Vertrages, der bis 31. Dezember 1941 lief, nicht zügig eingesetzt werden. So behalf man sich damit, zunächst nur vierachsige, ab 1925 auch zweiachsige Einheitsreisezugwagen mit elektrischer Beleuchtung auszustatten. Mit dem genannten Vertrag vom Mai 1924 hatte sich die Firma Julius Pintsch verpflichtet, schnellstmöglich 42 über das Deutsche Reich verteilte Gasanstalten zu errichten und deren Betrieb zu übernehmen. Die Deutsche Reichsbahn verpflichtete sich, Gas ausschließlich von der Firma Pintsch zu beziehen. Die Gasanstalten kosteten fast 20 Millionen Goldmark. Geplant war der Bau der Gasanstalten innerhalb von zwei Jahren, doch schon nach 18 Monaten waren alle Anstalten fertiggestellt. Für die Deutsche Reichsbahn war das Geschäft nicht gerade günstig. Pintsch ließ sich die Investitionen über recht teures Gas gut bezahlen. Bei einem jährlichen Gasverbrauch von etwa 20 Millionen m³ Gas und einem Preis von 0,40 RM/m³ musste die Deutsche Reichsbahn rund 8 Millionen Mark bezahlen. Schließlich einigte man sich auf eine Verkürzung der Laufzeit und schloss 1938 einen neuen Vertrag ab mit einer Laufzeit bis Ende 1947. Danach sollte die Deutsche Reichsbahn die Gaswerke übernehmen, allerdings blieb die Firma Pintsch weiter Betriebsführer der Gaswerke.

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges waren sämtliche Gasanstalten der Reichsbahn außer Betrieb, entweder zerstört oder beschädigt. Die Deutsche Reichsbahn (Ost) richtete die in ihrem Hoheitsbereich liegenden Gaswerke alsbald wieder her. Die Deutsche Reichsbahn (West) zögerte damit, man diskutierte über die Beibehaltung der Gasbeleuchtung oder die Einführung der elektrischen Einheitsbeleuchtung bzw. die nun zur Verfügung stehende und wesentlich billigere elektrische Kleinlichtanlage. Da man die finanziellen Mittel für die Umstellung aber zunächst nicht besaß, wurde der stufenweise Einbau der Kleinbeleuchtung sowie die Wiederinbetriebnahme der Ölgasbeleuchtung beschlossen. Der Vertrag mit der Firma Pintsch wurde nicht verlängert, stattdessen übernahmen die Reichsbahndirektionen die Ölgaserzeugung in eigener Verantwortung. Als erste Bahn-Ölgasanstalt ging die Retortenanlage in Nürnberg in Betrieb.



Preußischer Personenwagen (Bauart C3i Pr 05) von 1914, hergestellt von der Waggonfabrik Gastell in Mainz-Mombach, ausgestattet mit Pintsch-Gasbeleuchtung. Bild: Rudolf Klitscher (1949).

Bereits ab 1. April 1949 begann man bei den zwei- und dreiachsigen Personenwagen mit der Inbetriebnahme der elektrischen Kleinlichtanlagen. Schon zwei Jahre später wurden die ersten Bahn-Ölgasanstalten geschlossen. Die letzten vier dieser Art in Essen, Hannover, Mannheim und München ließ die Deutsche Bundesbahn Ende 1954 stilllegen, obwohl die Ölgasanstalten im Winter 1953/54 noch voll ausgelastet gewesen waren. Trotzdem sollen vereinzelt noch bis Ende der 1950er Jahre Eisenbahnwagen mit Gasbeleuchtung eingesetzt worden sein, man hatte den Betrieb inzwischen auf Propangas umgestellt. Im Bereich der Deutschen Reichsbahn (Ost) existierte die Gasbeleuchtung in Reisezugwagen noch eine ganze Weile weiter. Fälschlicherweise wird im Jubiläumsband „Deutsche Eisenbahnen 1835-1985“ behauptet, die Gasbeleuchtung hätte „bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg“ bestanden. Doch Zeitzeugen bestätigen, dass es in der DDR bis in die 1950er und 1960er Jahre Gasbeleuchtung in Reisezugwagen gab. Auch in Österreich verkehrten bis Ende der 1950er Jahre Reisezugwagen mit Gaslicht. Wie im Bereich der Deutschen Bundesbahn behalf man sich auch in der DDR und Österreich damit, den Gasbetrieb auf Propangas umzustellen. Wie das Innenleben der Wagen in etwa aussah, kann man heute nur in Traditionswagen der Bahn erkennen, wobei die Gaslampen elektrifiziert wurden. Doch das leicht grünlich-gelb schimmernde Gaslicht, verbunden mit dem Rauschen des Gases, wird man heute leider nicht mehr erleben können.

Bettina Raetzer-Grimm

Quelle: Archiv der deutschen Reisezug- und Güterwagen/Technik der Eisenbahnwagen

EIN EISENBÄHNER ERINNERT SICH ...

Peter Tschulik, ein Eisenbahner aus Wien mit profundem Wissen über die Geschichte der Bahn, weiß eine ganze Menge über die Gasbeleuchtung in den Eisenbahnwagen zu berichten.

„Aus meiner Schulzeit erinnere ich mich deutlich an die langen Züge unterschiedlicher Waggon, deren lasierte Innenräume mit Gasglühlichtlampen unterschiedlicher Bauart ausgestattet waren. Auch die auf den Emaille-Reflektoren ersichtlichen Herstellernamen sind mir noch gut in Erinnerung: „Julius Pintsch, Berlin“ oder „Kurz, Rietschel & Henneberg, Wien“. Die Atmosphäre in diesen Wagen kann heute (vor allem in Österreich!) kein Museum, kein Traditionszug bieten. So eine Fahrt an einem noch dunklen Wintermorgen in diesen zweiachsigen Wagen mit dem ockerfarbenen lasierten Gefäß, den ebenso gestrichenen Holzbänken, den geknüpften Gepäcknetzen und dem leicht grünlichen Gasglühlicht in den Glasglocken verkörperte schon damals eine romantische Welt aus längst vergangener Zeit. War der Zug schon einige Zeit unterwegs, so tat auch die Dampfheizung ihre volle Wirkung, die Frauen legten ihre Mäntel ab und vertrieben sich die Zeit mit Stricken oder einer anderen Handarbeit.

Allgegenwärtig war auch der Geruch des geölten Holzfußbodens, zeitweilig ergänzt durch den Kohlenrauch, der durch die Ritzen drang, wenn auf der Lokomotive nachgefeuert wurde. Da stand ich als Schüler und Jugendlicher gerne bei der Wagentür und sah hinaus auf die Plattformen der alten Wagen mit ihren Bühnengeländern und auf die riesenhafte Dampfwolke, die über den Dächern hinzog. Aufmerksam hörte ich auch auf das Lied der Eisenbahn jener Tage – die vielen Schienenstöße – an deren unterschiedlichem Rhythmus ich bald erkennen konnte, wo wir uns eben befanden ...



Wagen der Wiener Stadtbahn (Bu47036) am 4. Juni 1959 in Wien, Franz-Josephs-Bahnhof. Gut zu sehen die Gaslampen mit ihren Glühkörpern. Bild: Peter Tschulik



Wagen der Wiener Stadtbahn (Cu 9424) von 1898 in einem Sonderzug am 18. Mai 1968 in Wien-Oberlaa. Bild: Peter Tschulik

Aber zurück zur Gasbeleuchtung:

Von meinem Heimatort ausgehend, erreichte ich Wien auf dem Franz-Josefs-Bahnhof, einem im Zweiten Weltkrieg stark beschädigten und notdürftig wieder instandgesetzten Hallenbahnhof mit vier Gleisen und umfangreichen, aus früherer Zeit stammenden Heizhausanlagen. Vor den Bahnsteigen befand sich dort ein Stutzgleis, auf dem immer ein Gastransportwagen mit drei zylindrischen Behältern stand.

Dass ich damals, in meinem späten Kindheitsalter mit der Bezeichnung „Ölgaswagen“ nicht viel anfangen konnte, dürfte auch nach heutigen Gesichtspunkten verständlich sein. Aber ich sehe heute noch im Geist dieses rote Fahrzeug vor dem Backsteinbau der „Vorheizanlage“, die einen schönen, roten Ziegelschornstein besaß, stehen.

Schon Ende der 1950er Jahre verschwanden die alten, hölzernen Wagen zusehends aus dem Betrieb, auf den alten Untergestellen wurden Stahlaufbauten errichtet, eine einheitliche Druckluftbremsanlage eingebaut und damit fand auch die Beleuchtung mit Gas ein rasches Ende.

In Zugverbänden mit vorwiegend elektrischer Beleuchtung behalf man sich noch eine Weile so, indem man neben die nicht mehr betriebenen Gaslampen Fassungen mit Glühbirnen montierte und ein Kabel zum benachbarten Wagen führte. Damit ersparte man bei Wagen, welche ohnehin zum Umbau oder zur Ausmusterung vorgesehen waren, einen größeren Aufwand. Nun dauerte es nur noch kurze Zeit, und die Gasbeleuchtung in den Eisenbahnwaggons war verschwunden – und vergessen.

Noch einmal allerdings sollte ich damit in Berührung kommen: Ab 1967 verbrachte ich meinen Urlaub während vieler Jahre in der DDR, wo ich auf den Schmalspurbahnen noch oftmals mit gasbeleuchteten, sächsischen Wagen fuhr. Diese waren auf Propangasbetrieb umgebaut und die Gasflasche stand in einer Holzkiste neben der Eingangstür. Die Lampen indessen sahen unverändert aus, wahrscheinlich hatte man bloß die Düsen ausgetauscht.

Neben meinem steten Interesse für das Gasglühlicht in Wohnräumen und als Straßenbeleuchtung kam ich in späteren Jahren erst wieder durch meine aktive Mitarbeit in der Erhaltung historischer Eisenbahnfahrzeuge mit der Waggonbeleuchtung in Verbindung. Ich stellte damals Versuche an, die vorhandenen Lampen in einem (Museums-)Wagen der Wiener Dampfstadtbahn auf ähnliche Art in Betrieb nehmen zu können, wie das in der DDR praktiziert worden war. Wie aber in diesen Vereinen üblich, fand ich in diesem Bestreben weder Verständnis noch Unterstützung, bis sich meine Mitarbeit dortselbst aus ebendiesen Gründen überhaupt erledigte. Der Wagen, von dem hier die Rede war, stand als kostbares Einzelstück jahrzehntelang in Straßhof („Nationales Eisenbahnmuseum“) vielfach im Freien herum; er ist erst in letzter Zeit großzügig restauriert worden und befindet sich jetzt im Technischen Museum Wien. Die Gaslampen sind wohl noch vorhanden, aber nicht betriebsfähig!

Peter Tschulik



Oben: Ehemalige Gaslampe für Eisenbahnwagen, umgebaut auf Strom und mit Glühbirne bestückt.

Bild: Slg. PGL;

unten: Dampflokomotiven im Eisenbahnmuseum Straßhof.

Bild: Michael Pfefferkorn





JURKE MIT ÜBERZIEHER UND SPARJEL IM WALD

Ick hab mir ja schon imma über unsere moralinjeschwängerten Bio-Jünger jewundert. Dit sind bekanntlich die, wo uns einreden wollen, wat für schlechte Menschen wir seien, wenn wir zum Beispiel Auto fahren, Fleisch essen oda Ledaschuhe tragen. Dabei wundre ick mir ja schon lange, wat da so allet als „Bio“ vakoof wird. Zum Beispiel inne Jemüseabteilung vom Supamarkt. Da jibt's Bio-Jurken - in eena Klarsichtfolie einjeschweiß! Wat is'n ditte? Jurke mit Übazieha?! Dit soll Bio sein? Oder machen Se mal ne Landpartie. Wat sehn se? Imma dit Gleiche: Raps- oda Maisfelda, wohin Se ooch kieken. Monokultur überall. Und für wat? Für Bio-Sprit anne Tankstelle, dieset komische E10-Benzin. Bei unsre angrenzende Nachbarlända jibts dit jar nich. Dit is allet Grien-Wosching, damit machen sich Öko-Elsen en jutet Jewissen. Aber wat mir am meisten uffrecht: Windräder im Wald. Am deutschen Wesen soll ja bekanntlich die Welt jenesen – wir sollen voranmarschieren bei die altanative Energiejewingung. Deshalb wird dit Land zujespargelt. Windräder wo de hin kiekst. Und eben mittenmang im Wald. Zich Tausende Bäume werden dafür abjeholzt, dafür Betong jegossen, wo vorher wertvoller Waldboden war. Mitten inne Natur kommen Industrieanlagen hin, zweehundert Meta hohe Windkraftanlagen. Und daran krepieren dann Tausende Zug- oda Greifvögel. Im Reinhardswald in Hessen wollnse ooch die Natur zerstören, obwohl die dort unta Schutz steht. Dit is der hessischen schwarz-jrünen Regierung aber piepejal. Und die olle Umweltministarin Hinz vonne Jrüne antwortet frech uff die Frage „Warum Windräda im Naturschutzwald?“, dit müsse so sein, sonst gäbe es in 30 Jahren sowieso keenen Wald mehr. Ein Bericht dazu kam neulich bei Frontal21 im ZDF. Ick könnt mir peitschen – stundenlang! Und wat is eijentlich, wenn soon Ding mal brennt – mittenmang im Wald? Hat's schon jegeben, und gerade jetze is wejen die Hitze sowieso ziemlich jefährlich mit Waldbrände. A propos Waldbrände. Wussten Se eijentlich, das es in Deutschland keen einzijet Löschfluchzeuch jibt? Nur een paar Hubschrauba. Und die Feuawehrmänna müssen innen Wald latschen mit janz schwere Kluff, die wo eijentlich für Brände in Jebäuden vorjesehen is. Für Einsätze draußen muss die Austüstung viel leichta sein, aber da hapert's. Aba wo hapert's nich bei uns im Lande.



Aber zurück zu die Jurken – ick meene jetze aba nich dit Jemüse, mit oda ohne Übazieha – sondern ick meene die Zweibeinigen ... jibt's inne Politik, aba ooch im Sport. Ick denke ja imma, Fußball is soon Abbild für Jesellschaft und Politik. Wenn dit eene nich funktioniert, denn läuft's ooch beim anderen nicht. Unsre Rejierung unter olle Merkel wurschtet so vor sich hin, und die Kicker ham's nachjemacht. En jämmalicha Ufftritt war dit in Russland. Eijentlich müssten se alle zurücktreten, tun se aba nich – ooch da jibts also Jemeinsamkeiten. Der eenzije, der mit Jetöse seinen Rücktritt erklärt hat, war ein jewisser Herr Ö. Aber üba den wurde nun jenuch jeschrieben, ick spar mir dit an diesa Stelle. Das Berlin vonne Jurkentruppe regiert wird, is nich wirklich wat Neuet. Jerade wurde bekannt, dass Berlins Feuerwehr mit musealen Autos zum Löschen ausrücken muss. Ooch die wurden jeziet kaputt jespart. Aber an andere Stelle is ja ordentlich Jeld da – wie zum Killen unserer Jaslatüchten. Widalich is dit!

Wat sonste noch wichtich is? Dit Wetta! Ick saach ma: Dit is absolut knorke. Für die Jüngerer: Is en alt-Berlina Begriff für „affenjeil“. Endlos Sonne, warme Temperaturen, allerdings würde ab und zu en kleena Rejenschaua juut tun. Is irjendwie wie'n Dauerurlaub. Ick liege inne Hängematte, zisch ne Molle und abends jeh'n mir meine Jaslichta an. Herrlich, wat willst mer? Erinnern Se sich noch, wie's letztet Jahr war? Da sind wir hier in Berlin abjesoffen, es hat jeschifft ohne Ende – jeden Taach und jede Nacht. Aber offensichtlich ist dit Regen-Quantum für dieset Jahrzehnt damit erfüllt. Ick wünsche allen ooch weitahin ne supaschöne Sommerzeit. Lassen Se sich juut jeh'n – mit nem kühlen Pilsen oder ner ordentlichen Portsjon Eis. Es grüßt Sie

(Bild: BI-gegen-wka.de)

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

NIX WIE LAMPE

„LAMPENWAHN“ AN DER WATERKANT



Zu den besonders engagierten Vereinsmitgliedern von ProGaslicht gehört Rolf Kukula, der bei Bremen lebt. Wie ihn einst das Lampenfieber packte, kann man im Zündfunken Nr. 71 nachlesen. Das Anwesen von Rolf ist bespickt mit Laternen, Leuchten, Lampen aller Couleur. Und etliche davon funktionieren auch, es sind keine musealen Staubfänger. Der Licht-Liebhaber Rolf Kukula definiert sich auch nicht unbedingt als Sammler. Das heißt aber nicht, dass er an besonderen Stücken vorbei gehen und die Finger lassen kann. Es ist ihm dabei auch relativ egal, ob es sich um Petroleum oder Öllampen handelt, um ausgefallene elektrische Modelle oder um Gaslaternen und Gaslampen. Wobei er für Letztere aber zweifellos ein besonderes Faible hat. Nachdem in den letzten Jahren schon zwei Gaslaternen in Betrieb gegangen sind, folgte nun Nummer drei. Dabei handelt es sich um die allseits bekannte „Bamag U7“-Aufsatzleuchte. Sie wurde aber nicht „von der Stange“ erworben, sondern aus verschiedenen Teilen zusammengesetzt. Einige dieser Teile musste er sich besorgen, so auch bei der Berliner Firma Braun Lighting Solutions. Nun ist das gute Stück fertig geworden, es wurde auf einem Wandarm montiert und – es leuchtet.

zwinkernd vom „Lampenwahn“, der ihn gepackt hätte und nicht loslassen würde. Eine besondere Leidenschaft verbindet ihn übrigens auch mit Uhren – möglichst groß sollen sie aber schon sein. Eine davon schlägt dröhnend zu jeder vollen Stunde. Das Schlagwerk dieser Uhr – fast wie eine Kirchturmuhre – ist ein Markenzeichen seines Wohnhauses, dem Domizil der besagten Leuchter und Laternen. Überhaupt spielt Größe bei ihm eine gewisse Rolle. Jedes Jahr züchtet er Sonnenblumen heran, die ihm bisweilen über den Kopf wachsen.



Warum tut man sich das nun eigentlich an? Stets nach Lampen und Leuchten aller Art Ausschau halten und sie auch nach Möglichkeit erwerben? Rolf spricht augen-

Für alle Vereinsmitglieder von ProGaslicht interessant: Der „Lampenmann von der Waterkant“ hat schon so manchem Gaslicht-Begeisterten mit Rat und Tat zur Seite gestanden und hilfreiche Tipps gegeben. Sei es in technischen Dingen wie der Verwendung geeigneter Düsen oder Brenner – oder seien es Fragen zur Beschaffung einer Gaslampe oder Gasleuchte für den Eigenbetrieb. Wir vermitteln gern den Kontakt – und wünschen allzeit beste und glühende Beleuchtung.

BRG, Bilder: Rolf Kukula

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT – HILDESHEIM

Die Geschichte von Hildesheim geht bis in das 9. Jahrhundert zurück. Die Stadt liegt in Niedersachsen, etwa 30 Kilometer südöstlich der Landeshauptstadt Hannover. Seit einigen Jahren kann man sie offiziell als Großstadt bezeichnen, da sie die Grenze von 100.000 Einwohnern überschritten hat. Nach Ende des Deutschen Krieges im Jahr 1866 wurde Hildesheim, das bis dahin zum Königreich Hannover gehört hatte, eine preußische Provinzstadt. Zwei Jahre später wurde die Stadt durch einen der spektakulärsten archäologischen Funde in Deutschland bekannt, dem „Hildesheimer Silberfund“. Die Industrialisierung erreichte Hildesheim relativ spät. Die Stadt wurde erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Innerstädtisch folgte im Jahr 1905 die Einführung des Straßenbahnbetriebes, die Straßenbahn wurde 1945 eingestellt. Bis 1958 existierte allerdings noch eine Verbindung über Sarstedt nach Hannover. Ende der 1930er Jahre wurde im Rahmen der nationalsozialistischen Rüstungspolitik eine Firma mit Tarnnamen errichtet, die wichtige Rüstungsgüter für die deutsche Wehrmacht produzierte. Das hatte Folgen für die Stadt, sie wurde Ziel alliierter Bombenangriffe. Die Altstadt wurde zu großen Teilen zerstört, von 1.500 Fachwerkhäusern blieben lediglich etwa 200 einigermaßen unbeschädigt. Bereits in der Nachkriegszeit begann man mit der Wiederherstellung wichtiger Baudenkmäler. Es sollte jedoch bis in die 1980er Jahre dauern, bis der historische Markt mit dem „Knochenhaueramtshaus“ rekonstruiert wurde. Dieses Haus zählt zu den größten und schönsten Fachwerkhäusern überhaupt. Der sogenannte „Umgestülpte Zuckerhut“, ebenfalls ein bemerkenswertes Fachwerkhaus, wurde sogar erst 2009/10 wiedererrichtet.

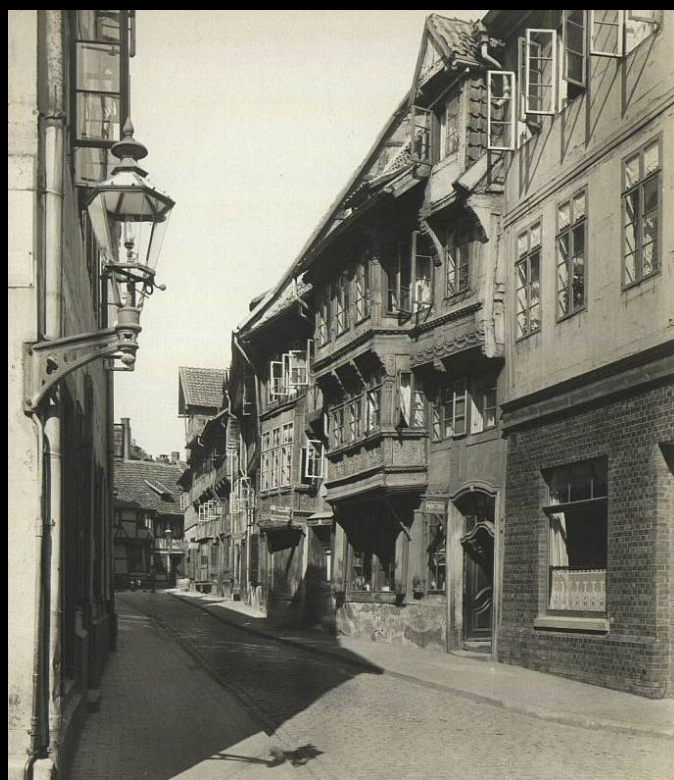


Links: Knochenhaueramtshaus, Bild: Heidas; rechts: Umgestülpter Zuckerhut, Bild: Hoger

DIE ÖFFENTLICHE BELEUCHTUNG

Vor 1823 sah es in Hildesheim relativ düster aus. Erst in jenem Jahr führte die Stadt erstmals eine ortsfeste Straßenbeleuchtung ein. Etwa 100 mit Öl gefüllte Kugeln hingen an Pfählen und Ketten über den Straßen. Den entscheidenden Schub in die Moderne erfuhr Hildesheim unter dem damaligen Bürgermeister Paul Johann Friedrich Boysen (1803-1886). Boysen war ab 1852 Bürgermeister, ab 1871 Oberbürgermeister von Hildesheim, er bekleidete das Amt des Stadtoberhauptes bis 1875. Am 17. Dezember 1861 ließ Bürgermeister Boysen die Gasbeleuchtung einführen, auch die Kanalisation folgte kurze Zeit später. Wie in vielen anderen Städten damals auch kam die Ausrüstung für die Gasproduktion aus England. Erster Kunde für das neue Stadtgas wurde der Besitzer des Hotels Wiener Hof in der Friesenstraße. Es folgten einige Jahrzehnte später die üblichen Modernisierungen: Gasglühlicht und Fernzündung. Die elektrische Beleuchtung wurde auf einigen Hauptstraßen installiert, beispielsweise auf denen mit einem Straßenbahnbetrieb.

Im Jahr 1935 betrug die Anzahl der Gasleuchten in Hildesheim 1.056, die der elektrischen Leuchten 380. Das Verhältnis betrug also drei zu eins für das Gaslicht. Allerdings ging die Zahl der Gasleuchten bis 1939 auf 726 zurück.



Die Eckemekerstraße mit sechseckiger Gaslaterne und Stehlicht. Bild: unbek./Slg. PGL



Pfeilerhaus mit Rundmantellaterne und Meteor-Fernzünder. Bild: Slg. PGL

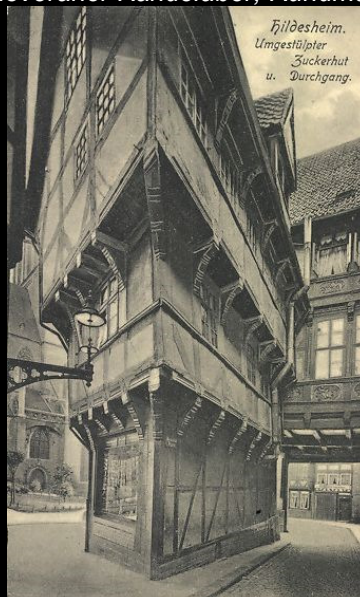
Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges leuchten im Jahr 1950 bereits wieder 468 Gaslaternen, vier Jahre später hatte sich die Zahl auf 913 verdoppelt. Dagegen standen 655 elektrische Leuchten. Um 1960 war bei der Gasbeleuchtung der Nachkriegshöchststand erreicht: 1.396 Gaslaternen beleuchteten die Stadt, die Zahl blieb zunächst relativ konstant, nahm gegen Ende der 1960er Jahre jedoch deutlich ab. Die Umstellung auf Erdgas stand vor der Tür und man wollte nun die Gelegenheit nutzen, die Gasbeleuchtung abzuschaffen. Im Jahr 1970 unterhielt die Stadt immerhin 932 Gasleuchten. Die Zahl der elektrischen Leuchten hatte sich in der Zwischenzeit geradezu explosionsartig auf 5.668 Stück vermehrt. Ein Phänomen, das nahezu alle Städte betraf. Im Jahr 1973 endete die Ära des Gaslichts in Hildesheim mit der Demontage der letzten 73 Gaslaternen. An einigen wenigen Stellen Hildesheims hatten ein paar ehemalige Gasleuchten überlebt, sie wurden auf elektrischen Betrieb umgebaut (s.u. Klosterstraße 2009).



Typisch für Hildesheim war ein besonderer Wandarm sowie der aus Hannover und Goslar bekannte Gusskandelaber. Sowohl auf den Wandarmen als auch den Kandelabern hatte man meist sechseckige Laternen mit Glasdach montiert. Verschiedene Aufnahmen zeigen recht deutlich, wie man im Laufe der Zeit die Gasbeleuchtungstechnik modernisiert hatte. Neben den bereits erwähnten Gusskandelabern wurden auch sogenannte Francke-Kandelaber eingesetzt.



Hannoveraner Kandelaber, Rundmantellaterne mit Bamag-Fernzünder (1968)



Links: Der „Umgestülpte Zuckerhut“, davor eine Rundmantellaterne mit Stehlicht; rechts Rundmantellaterne mit Meteor-Fernzünder. Bilder: Slg. PGL



Blick über Hildesheim (vor 1945), im Hintergrund der Gasbehälter. Bild: Slg. PGL



Oben: Eine am Haus befestigte frühe Gashängeleuchte, unten Rundmantellaternen mit Stehlicht (links) und Meteor-Fernzündler (rechts);
Bilder: unbek./Slg. PGL

In Hildesheim eingesetzt:



Oben: Sowohl der Francke-Kandelaber (links), als auch der in Hannover verwendete Gusskandelaber stand auf den Straßen von Hildesheim. Hier sind beide Kandelaber jedoch mit anderen Gasleuchten bestückt, die gezeigten Beispiele stehen im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum.

Bilder: Oliver Frühschütz





Oben: Das Hildesheimer Rathaus (links) und das Tempelherrenhaus (rechts). Dazu sechsseitige Gasleuchten und ein Gashochmast im Jugendstil mit Gashängeleuchte; unten eine Altstadtstraße mit Rundmantellaterne sowie einer Transparentgasleuchte der Apotheke (vorn links), Bildquellen: unbekannt/Slg. PGL



Zu erwähnen wäre bei den verwendeten Gasleuchten auch das sogenannte „Zwickauer Modell“, das unter anderem in Münster und Oberursel aufgestellt wurde. Abgesehen von Aufsatz- und Ansatzleuchten waren in Hildesheim auch Gashängeleuchten unterschiedlicher Art in Betrieb. Teils waren sie an Wandhalterungen, teils auch an Straßen-Überspannungen befestigt. Nach 1945 dominierte in Hildesheim das Gasleuchtenmodell „Bamag U7“, es existierte eine große und eine kleine Variante.

Hildesheim ist einen Besuch wert, doch Gaslicht gibt es hier leider seit Jahrzehnten nicht mehr.

Bettina Raetzer-Grimm



Bilder aus dem alten Hildesheim (um 1910), oben: Gashängeleuchte an Straßenüberspannung, links eine Rundmantellaterne und private Gasleuchten eines Möbelgeschäftes; unten eine Rundmantellaterne. Quellen: unbekannt



Gashängeleuchte, am Haus befestigt. Hinter dem Rathaus.



Links: Obus an der Schützenwiese (1954), in Hildesheim existierte ein Obus-Betrieb von 1943 bis 1969. Bild: Werner Stock, hinten links eine neuzeitliche Gasansatzleuchte (ähnlich den Düsseldorfer Gasansatzleuchten); rechts Francke-Kandelaber mit Bamag U7 (1972) am Lappenberg. Bild: Ansichtskarte/unbekannt/Slg. PGL

Do. 6. September 2018_Düsseldorf

ab 16.30 - 20.00_Henkelsaal, Ratingerstr. 25

Gaslaternen:

Abriß oder Erhalt

auf Ihrer Straße und in Ihrem Viertel?

Die Stadtverwaltung lädt ein zu:

Vorträgen + Diskussion

Diskutieren Sie **unbedingt** mit,

für den Erhalt!

16.30 - 17.30: Einlaß + Info-Stände, **ab 17.30: Diskussion**



**Wenn die Bagger anrollen ist es zu spät...
also hinkommen & mitdiskutieren!**

www.gaslicht.de



@duesseldorfergaslicht