

DER ZÜNDFUNKE

84

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 84 * Ausgabe 5/6-2019 * Jahrgang 12 * 15,00 € * 23. Juni 2019

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

BILD: GASLATERNE VOR DER HIETZINGER PFARRKIRCHE IN WIEN (13. GEMEINDEBEZIRK)

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Wie weiter mit dem Gaslicht?	4
→Frankfurt am Main	6
Grüne fordern mehr Tempo beim Gaslicht-Abriss	6
→Berlin	8
Miserabler Umgang mit den Gaslaternen	8
→Graz	12
Es ist schon wieder passiert – Gaslaterne umgefahren	12
Als Graz erleuchtet wurde	12
→Hamburg	15
Jubiläum 175 Jahre Gasbeleuchtung – leider ohne Gaslicht!	15
Mit Gaslicht fotografiert – Hamburgs Gaslaternen	21
Vor 200 Jahren geboren:	36
Victoria – Die Großmutter Europas	
Das viktorianische England – voller sozialer Gegensätze	44
England – Die Wiege der Gasbeleuchtung	47
Londons Gaslaternen-Brigade	50
→Paris	53
Von der tragischen Straßenlaterne zur Weltattraktion – Der Eiffelturm wird 130 Jahre alt	53
Die Beleuchtung des Eiffelturms	61
Die Gasbeleuchtung in der Umgebung des Eiffelturms und der Weltausstellungen 1889/1900	63
Mit Gaslicht fotografiert: Berlin-Wannsee	69
Graf Koks	71
Frühling in Prag – Besuch bei Freunden	72
Wien/Schwechat – Dampfross trifft Gaslicht	74
Und hier noch was Gutes zum Schluss	76

175 JAHRE GASBELEUCHTUNG IN HAMBURG



▲ Ab Seite 15 ▲



REISEZUGWAGEN MIT GASLICHT



Mehr ab Seite
74

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

Bild Titelseite: Bettina Raetzer-Grimm

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

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

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

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

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

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

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

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE MAI/JUNI 2019

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Mit der aktuellen und nunmehr 84. Ausgabe läuten wir die Sommerzeit ein. An aktuellen Nachrichten gibt es wenig zu berichten. Die Entfernung der Gaslaternen schreitet in Berlin voran. Ein Kiez nach dem anderen wird zur Gaslichtfreien Zone. In Frankfurt/Main ist man dagegen deutlich langsamer. In Düsseldorf wird die Gasstraßenbeleuchtung auf elektronische Funkenzündung umgestellt, die bei den Bürgern und Gaslicht-Schützern beliebte Druckwelle mit Zündflamme wird irgendwann der Vergangenheit angehören. Schade eigentlich! Im steirischen Graz wurde eine historisch wertvolle Gaslaterne umgefahren. Hoffentlich kann sie restauriert werden.



Gaslaterne im viktorianischen Stil in Liverpool

Geschichtlich ist in diesem Jahr viel los! Die legendäre, englische Königin Victoria wird 200 Jahre alt. Sie läutete ein ganzes Zeitalter an, das sehr vom Gaslicht geprägt war. Wir schauen auf ihr Leben, dazu berichten wir passenderweise über die Londoner „Lamplichter“, die sich liebevoll um ihre Schützlinge kümmern.

Der nächste Jubilar heißt „La Tour Eiffel“ – der „Eiffelturm“ von Paris, er steht seit 130 Jahren. Angefangen hat die Geschichte des Turms übrigens mit Gaslampen.

Zum Schluss geht es nach Prag, wir besuchten erneut das Gasmuseum. Ein weiteres Reiseziel war Wien, dort trafen wir befreundete Denkmalschützer und Eisenbahnfreunde. Ein besonderes Vergnügen war die Besichtigung des Eisenbahnmuseums Schwechat. Dort hat man tatsächlich einen Reisezugwagen mit Gaslicht ausgestattet. Die Älteren unter uns werden sich vielleicht erinnern...

Viel Vergnügen mit unserer neuen Ausgabe

*Bettina Raetzer-Grimm und
die ZÜNDFUNKEN-Redaktion*

Aktuelles

DÜSSELDORF – WIE WEITER MIT DEM GASLICHT?

Was machen eigentlich die Gaslaternen im großen Dorf am Niederrhein? Das fragen sich in diesen Tagen viele gaslichtbegeisterte Leute. Nach jahrelangen Diskussionen und vielen Turbulenzen wurde im September des vergangenen Jahres ein Bürgerdialog durchgeführt.

Vertreter von Politik und Verwaltung diskutierten zusammen mit der Bürgerschaft und einer Anzahl Experten unterschiedlicher Fachrichtungen ein verlängertes Wochenende lang über die Zukunft der Düsseldorfer Gasstraßenbeleuchtung. Der Zündfunke berichtete ausführlich darüber.

Der Bürgerdialog brachte eine Menge neue Fragen, Ideen, Hinweise und Ergänzungen hervor. Man kann behaupten, dass dabei der Horizont vieler Teilnehmer erheblich erweitert wurde. Äußerst erfrischend war die sehr lebendige und inhaltsreiche Diskussion der Beteiligten, sowohl bei der Informationsveranstaltung am 6. September als auch beim mehrstündigen Spezialisten-Workshop am Tag darauf.



Die Info-Veranstaltung im Henkel-Saal am 6. September 2018

Die Themen rund um das Gaslicht waren breit gefächert, so gehörten die rechtlichen Rahmenbedingungen, der Stand der Technik, gesundheitliche Aspekte, Sicherheit, Umweltschutz und der besondere Wert der Gasbeleuchtung in kultureller Hinsicht dazu.

Die vorläufigen Ergebnisse wurden der Öffentlichkeit am Tag des offenen Denkmals (9. September 2018) vorgestellt. Bei den Veranstaltungen konnten sich Bürgerinnen und Bürger, aber auch Experten, mündlich und schriftlich in die Debatte einbringen. Die Ergebnisse und Hinweise wurden festgehalten, später digitalisiert, sortiert und nach Themen zusammengefasst. So wurde sichergestellt, dass alle vorgebrachten Argumente in den weiteren Prozess um die Erhaltung der Gasbeleuchtung einfließen können.

Im Ergebnis kann man von einer sehr erfreulichen Diskussions- und Arbeitskultursprache sprechen, die Herangehensweise von Seiten der Stadt Düsseldorf und das Ernstnehmen der Bürger ist sicher vorbildlich. Solche demokratischen Prozesse hätte man sich auch bei den Gaslaternen-Debatten in Berlin oder Frankfurt am Main gewünscht. Doch in diesen beiden Städten setzten Politik und Verwaltung nicht auf Dialog, sondern auf die Brechstange. In Frankfurt wurden die Wünsche und Hinweise der Bürgerschaft schlicht ignoriert, in Berlin fand eine demokratische Beteiligung der Bürger gar nicht erst statt. Stattdessen pure Ideologie, parteipolitische Interessen, Geklüngel und an den Haaren herbeigezogene Argumente.

ZAHLEICHE PRÜFAUFTRÄGE

Nach den September-Veranstaltungen wurde die Stadtverwaltung beauftragt, eine ganze Reihe von Prüfaufträgen abzuwickeln. Dazu gehörten wichtige Fragen:

- ⇒ Prüfung der Gaslaternen auf ihre Denkmalswürdigkeit
- ⇒ Diskussion und Abwägung einer Bewerbung für das UNESCO-Weltkulturerbe
- ⇒ Umsetzung einer straßenspezifischen Bewertung der Gaslaternen, eventuell die Erstellung von Szenarien für Musterstraßen
- ⇒ Austausch über Erhalt und Bedingungen des Bestandsschutzes für Gaslaternen
- ⇒ Prüfung und eventuelle Nutzung der Möglichkeit einer finanziellen Förderung durch das NRW-Heimatprogramm
- ⇒ Klärung technischer Fragen: Bedeutung der Druckwellenfernzündung, Anpassungen der Düsen, Notwendigkeit der Erhöhung der Lichtausbeute, Auswirkung der elektronischen Zündung
- ⇒ Beleuchtung der gesundheitlichen Aspekte von Stadtbeleuchtung, speziell von LED-Licht
- ⇒ Untersuchung der Auswirkungen von Gas- und LED-Licht auf Fledermäuse und Insekten
- ⇒ Ermittlung des ökologischen Fingerabdrucks der Gasbeleuchtung
- ⇒ Klärung des Zusammenhangs von subjektiver und objektiver Sicherheit durch Licht

Deutlich wurde auch, dass die Bürgerschaft dauerhaft weiter am Gestaltungs- und Erhaltungsprozess der Düsseldorfer Gasstraßenbeleuchtung beteiligt werden möchte. So soll über Vergabeverfahren und Zeitrahmen transparent informiert werden. Fachleute aus den Reihen der Bürger sollen in thematischen Arbeitsgruppen zusammenkommen und an der Zukunft der Gasbeleuchtung mitwirken. Eventuell sollen Erfahrungen aus anderen Kommunen mit einbezogen werden. Schließlich soll der Stadtrat in den Dialog mit integriert werden. Die Arbeitsgruppen treffen sich inzwischen regelmäßig.

WAS WIRD AUS DÜSSELDORFS GASLICHT-EXOTEN?

Abgesehen von den sogenannten Standard-Gasleuchten – Aufsatz-, Ansatz-, Reihenleuchten sowie „Alt-Düsseldorfer“ und die Pilzleuchte „Modell Frankfurt“ – existieren in der Gaslichtmetropole am Rhein einige weitere Gaslicht-Besonderheiten. Dazu zählt vor allem die sogenannte „Stühlen-Leuchte“, wobei es sich dabei um einen 1920 in Köln entwickelten massiven Gusskandelaber handelt, auf dem eine „Lyra-Leuchte“ mit Befestigungsgabel im Jugendstil montiert ist.



Die „Stühlen-Leuchten“ sind vor allem in Benrath zu finden, aber z. B. auch in Golzheim (Orsoyer Straße). Das Problem: Die Stadtwerke sehen sich in der Pflicht, alle vorhandenen Gasleuchten neu zu zertifizieren. Der Grund sei, dass der geplante Komplett-Umbau von der Gasdruckfernzündung auf die elektronische Funkenzündung einen gravierenden bautechnischen Eingriff bedeuten würde, was eine Zertifizierung der Gasleuchte notwendig mache. Für Außenstehende scheint das kaum verständlich. Schließlich ändert sich die Leuchte ja im Grundsatz nicht. Gaslaterne bleibt Gaslaterne. Vielmehr wäre ja eher der Verlust eines möglichen Bestandsschutzes zu befürchten.

Ist aber eine besondere Zertifizierung erforderlich, so verursacht das Kosten. Bei der Stühlen-Leuchte kann man von einer „Kleinserie“ ausgehen. Gaslichtschützer befürchten, dass dies zu einer Entfernung dieses Modells führen würde, wobei gerade diese Leuchte selten und in dieser Form nur in Düsseldorf anzutreffen ist.

Ähnliche Sorgen gibt es um andere „Kleinserien“ wie spezielle Wandkonsolen (Wandarme), seltene Leuchtendächer

(Modell „Dresden“ in Benrath), besondere Kandelaber (Einzelstücke wie ein Francke-Kandelaber in Rath), Brenner mit deutlich höherer Flammzahl (Reisholz), oder Spezial-Konstruktionen wie ein doppelarmiger Gasreihenleuchten-Mast in Benrath. Bedürfen alle diese Sonderleuchten einer speziellen Zertifizierung? Wichtige Fragen, die in den kommenden Wochen und Monaten zu klären sind.



Schließlich steht die Umstellung der Gasart vor der Tür. Die Stadtwerke wollen ab 2021 bis voraussichtlich 2028 die Erdgasversorgung in Düsseldorf komplett von Erdgas L (geringerer Brennwert) auf Erdgas H (höherer Brennwert) umstellen. Beabsichtigt ist ein abschnittsweises Vorgehen, dazu wurde das Stadtgebiet in vier Zonen aufgeteilt. Begonnen wird im Südwesten der Stadt (Hafen, Hamm, Bilk, Heerdt, Volmerswerth usw.). Gas und Gaslaternen werden also für einen längeren Zeitraum im Fokus der Stadt stehen. Und die Gasbeleuchtung wird nach der Abschaffung der Gasdruckfernzündung und der Einführung des H-Erdgases anders aussehen. Keine Zündflamme mehr und keine Fernzünder.

Text: Bettina Raetzer-Grimm

Bilder: Thomas Schmitz und Bettina Raetzer-Grimm

Quelle:

Landeshauptstadt Düsseldorf/Amt für Verkehrsmanagement, ZebraLog GmbH & Co KG – Agentur für crossmediale Bürgerbeteiligung

FRANKFURT A/M – GRÜNE FORDERN MEHR TEMPO BEIM GASLATERNEN-ABRISS



Auch in Frankfurt am Main soll die Straßenbeleuchtung komplett auf LED umgestellt werden. Nachdem der hessische Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir (Grüne) die Stadt wegen des zögerlichen Kurses bei der Umrüstung kritisiert hatte, beschloss die Stadt auf Drängen der Grünen die Umrüstung der Straßenbeleuchtung. Ziel ist die Reduzierung des Stromverbrauchs, angeblich könnten bis zu 11 Millionen Euro pro Jahr eingespart werden. Auch meinen die Grünen zu wissen, dass die LED-Beleuchtung viel langlebiger ist als übliche elektrische Leuchten – nämlich bis zu 20 Jahre. Zudem würde LED vom Bund und der EU mit subventioniert.

Nicht ganz so überzeugt zeigt sich die Frankfurter SPD, der auch Verkehrsdezernent Klaus Oesterling angehört. Der Dezernent mag sich nicht auf LED als Allheilmittel festlegen und möchte die Leuchten auch in gestalterischer Hinsicht prüfen. Gerade das Design scheint aber den anderen, im Rathaus Römer regierenden Parteien CDU und Grüne egal zu sein. Das Ergebnis ist bereits an vielen Stellen in der Stadt zu sehen.



Gasauflatzleuchten in der Oppenheimer Straße. Bild: BRG

Die Stadt betreibt etwa 75.000 Leuchten, der allergrößte Teil ist elektrisch, aber nur 2.200 davon sind LED-Leuchten (Stand 2018). Hinzu kommen die überwiegend aus den 1950er Jahren stammenden derzeit etwa 4.600 Gasleuchten.



Wie wir berichteten, hatte die Stadt im Sommer 2014 den kompletten Abriss der Gasstraßenbeleuchtung beschlossen. Voraussichtliche Kosten damals: 60 Millionen Euro. Einzige Ausnahme: Im Dichterviertel soll eine einzige (!) Straße – die Anzengruberstraße – mit sechs Gasleuchten weiter existieren. Oppositionsführer Klaus Oesterling (SPD) hatte damals versucht, die Römer-Koalition von CDU und Grüne davon zu überzeugen, die Entscheidung über die Umstellung der Straßenbeleuchtung von Gas auf Strom zu verschieben. „Denken Sie noch einmal nach“, empfahl der Fraktionsvorsitzende der Sozialdemokraten in der Stadtverordnetenversammlung. Doch Schwarz-Grün peitschte den Abriss-Plan des damaligen Verkehrsdezernenten Stefan Majer (Die Grünen) durch. Majer betätigte sich damals als Agitator und Scharfmacher gegen die Gaslaternen – im Bündnis mit dem zuständigen technischen Geschäftsführer der „Straßenbeleuchtung Rhein-Main“-SRM-, Thomas Erfert. Die SRM ist für Wartung und Betrieb der Straßenleuchten zuständig ist. In den Augen Majers „eigne sich Gas bestens zum Heizen und Kochen, aber nicht zum Beleuchten, und „wir wollen unsere Straßen aber beleuchten und nicht beheizen.“ SPD, Linke, FDP und die restlichen Fraktionen mit Ausnahme der Piraten lehnten seinerzeit die Vorlage ab.



Blick vom Carl-Heicke-Weg auf die Ostparkstraße. Bild: BRG

Und auch der CDU waren die Gaslaternen ein Dorn im Auge. „Zwingende Gründe der Wirtschaftlichkeit stünden der Gasbeleuchtung entgegen, so der CDU-Fraktionsvorsitzende

Michael zu Löwenstein. Außerdem hätten Untersuchungen an den aus den 1960er Jahren stammenden Gaslichtmaste ergeben, dass die Standsicherheit größtenteils nicht gegeben sei und sie in absehbarer Zeit ersetzt werden müssten. Man entwarf damals ein regelrechtes Schreckensszenario. 90 Prozent der Gaslichtmaste drohten umzufallen. Und Dezernent Majer setzte noch einen drauf: „*Er müsse die Stadt enkelsicher machen*“. Die Öffentlichkeit sollte glauben, die Laternen würden jeden Moment jemand erschlagen. Nun sind wir fünf Jahre weiter. Von umgefallenen Gaslichtmasten ist nichts bekannt geworden.

Nachdem die SPD inzwischen den Verkehrsdezernenten stellt, sieht man keinen dringenden Handlungsbedarf beim Abriss der Gasbeleuchtung. Er findet aber schleichend statt, von damals 5.400 Gasleuchten in 470 Straßen sind in den vergangenen Jahren vermutlich etwa 1.000 verschwunden. Und die Grünen im Frankfurter Römer machen ebenfalls weiter Druck auf Dezernent Oesterling, endlich mehr Tempo beim Gaslicht-Abriss vorzulegen. Da ist dann seitens der Grünen schon mal vom „lahmen Esel“ Oesterling die Rede – in Anspielung auf die von Oesterling gern besuchte Gaststätte „Zum lahmen Esel“ im Frankfurter Stadtteil Niederursel.



Trotz des recht langsam fortschreitenden Abrisses der Gasbeleuchtung sind die Wunden teilweise deutlich sichtbar. Das musste vor einigen Wochen ProGaslicht-Mitglied Tilman Agena feststellen. So wurden eine ganze Reihe Gasleuchten im Ostend entfernt. Dies ist umso schlimmer, weil sich dort das Gartendenkmal Ostpark befindet. Im Ostpark sowie einigen angrenzenden Straßen und Wegen stehen eine ganze Reihe Gaslaternen und bilden ein Gaslicht-Ensemble inmitten von Grünanlagen. Sehr ärgerlich ist die Demontage eines historischen Gusskandelabers samt Aufsatzleuchte in der Anlage südlich der Ostparkstraße in Richtung zur Schwedlerbrücke. (siehe Bild oben, Tilman Agena). Von lediglich zwei derartigen Exemplaren ist nun eines verschwunden. Warum?

Im Röderbergweg wurden die Gasreihenleuchten entfernt. Auf einem Teilstück hat man nun optisch gleich aussehende elektrische Reihenleuchten mit LED-Einsatz aufgestellt. Zusätzlich beleuchten LED-Laternen, die am Tag wie Gasaufsatzleuchten aussehen, den Gehweg. Ein völlig gegensätzliches Bild bietet das andere Teilstück des Röderbergweges. Hier wurden wahre Ungetüme vor die Wohnhäuser gepflanzt. Sie wirken wie Leuchten eines Autobahnzubringers und sind ekelhaft. Dass sich die Anwohner das gefallen ließen, ist kaum zu erklären. Überhaupt stellt sich die Frage, warum ein Teil der Straße wenigstens am Tag wegen der Gasleuchten-Attrappen recht anmutig aussieht, der andere Teil dagegen scheußlich. Man könnte glauben, hier leben Anwohner erster und zweiter Klasse (Bilder unten, Tilman Agena).



Wie zu hören ist, gibt es immerhin noch Widerstand einiger Ortsbeiräte, die in ihren Kiezen die Gaslaternen behalten wollen. Für andere Viertel ist offenbar längst festgelegt, wo die Gasleuchten-Attrappen in Form von Reihen- oder Aufsatzleuchten aufgestellt werden – und wo die Anwohner mit grob-hässlichen, technischen Lichtmasten abgespeist werden. Übrigens schätzt man inzwischen, dass sich die „Umrüstkosten“ (Abriss der Gas- und Neuaufstellung der Elektroleuchten) deutlich erhöhen werden. Man hat nämlich mittlerweile festgestellt, dass sich etliche Gasleuchten in Straßen oder Alleen mit größerem Baumbestand befinden, was Baumaßnahmen erheblich komplizierter und teurer machen wird.

Bettina Raetzer-Grimm

BERLIN – MISERABLER UMGANG MIT DEN GASLATERNEN

Während der Pfingstfeiertage standen Berlins Gaslaternen mal wieder auf der Tagesordnung von Zeitungen und dem Radio Berlin-Brandenburg. Grund: Viele der Laternen leuchten rund um die Uhr. Aber warum? Die Antwort seitens des Senats war so wie erwartet: Viele Gaslaternen seien verschlissen, Ersatzteile nicht zu bekommen. Deshalb würden Schaltgeräte, die man nicht erneuert bekäme (?), samt ihren sogenannten Dämmerungsschaltern herausgenommen – und die Gaslaternen auf Dauerbetrieb gestellt. Ohnehin seien diese ein Auslaufmodell und sie würden bis auf einen Rest von 3.300 angeblich geschützten Gaslaternen entfernt. Seit 2007 seien bereits mehr als 10.000 Gasleuchten abgebaut worden. Spätestens hier hätten kritische Journalisten nun einwenden können, wo denn die Ersatzteile wie Schaltgeräte und anderes der entfernten 10.000 Gasleuchten geblieben seien...? Doch man fragte nicht. Man ist lieber „handzahn“. Vielleicht will man es sich mit dem rot-rot-grünen Senat nicht verscherzen?



Viele Berliner Gasaufsatzleuchten sind auf Dauerbrand gestellt, Bilder: Sammlung ProGaslicht

Das Herunterwirtschaften hat in Berlin Tradition – aber nur im Ostteil der Stadt, der einstigen „Hauptstadt der DDR“. Als man ab 1960 abschnittsweise die Gasbeleuchtung in den östlichen Bezirken abbaute, war einer der Hauptgründe die unzureichende Ersatzteilbeschaffung in der DDR – oder anders ausgedrückt die Mangelversorgung. So dümpelte die Gasbeleuchtung teilweise Jahrzehnte lang vor sich hin: In Ost-Berlin, in Leipzig, im früheren Karl-Marx-Stadt (heute wieder Chemnitz), in Halle und anderswo. Man stellte die Laternen auf Dauerbrand, weil die Gasdruckfernzündung nicht funktionierte und elektrische Schaltgeräte unbekannt bzw. nicht zu bekommen waren. Mitte der 1980er Jahre boten die Ost-Berliner Gaslaternen in Köpenick, Friedrichshagen oder Mahlsdorf einen traurigen Anblick. Schmutzig und teilweise ohne Glühkörper funzelten sie mehr als sie leuchteten. Anders im Westteil der Stadt, wo die städtischen Berliner Gaswerke GASAG stets „auf Zack“ waren (von gelegentlichen Ausnahmen abgesehen) und die Gaslaternen zu einem kulturellen Markenzeichen des alten West-Berlin werden ließen, was auch Eingang in Reiseführer fand.

Mit der Privatisierung der Gasbeleuchtung von Gesamt-Berlin hatte der Berliner Senat das Ende dieser besonderen Stadtbeleuchtung eingeläutet. Heute sieht man nun optisch die Zustände, die es einst in Ost-Berlin gab: Gaslaternen, die 24 Stunden rund um die Uhr brennen. Es könnte auch anders gehen, was man abschnittsweise in Berlin sehen kann: Bestens gepflegte Gaslaternen in bestimmten Bezirken oder Kiezen. Es kommt wohl darauf an, welche Firma vom (privaten) Beleuchtungsmanager (und Stromkonzern) Vattenfall beauftragt wird. Und so ist zu erklären, dass in einem Bezirk die Gasbeleuchtung vor sich hindümpelt und dauernd brennt, dabei Energie sinnlos verschleudert wird, in einem anderen Bezirk jedoch die Gaslaternen vorbildlich funktionieren. Und so wird deutlich: Es liegt nicht an den Gaslaternen, wenn sie nicht richtig funktionieren – sondern an der Schlamperei verantwortlicher Stellen.



Überbleibsel aus DDR-Zeiten: Aufsatzleuchten von VEB Leistner in Berlin-Köpenick. Sie wurden vor einigen Jahren durch Bamag-U7-Gasleuchten ersetzt. Bild: Slg. PGL

DIE EU FÖRDERT DEN GASLICHT-ABRISS

Ob die Brüsseler EU-Bürokratie tatsächlich im Sinn hatte, kulturhistorische Beleuchtungsanlagen durch „moderne effiziente Beleuchtungen“ zu ersetzen, als man für die Straßenbeleuchtung vor einigen Jahren Förderprogramme auflegte? Wohl kaum, denn erstens spielen Gaslaternen im Beleuchtungswesen zahlenmäßig so gut wie keine Rolle, zweitens waren damit eindeutig veraltete elektrische Beleuchtungssysteme gemeint wie Quecksilberdampflampen oder alte Leuchtstoffröhren.

Doch Berlins Senat – der sonst kaum etwas auf die Reihe bekommt – hat es offenbar geschafft, Anträge zum Austausch von Gaslaternen gegen elektrische Leuchten einzureichen und diese auch bewilligt bekommen. So wird der Abriss des Berliner Gaslichts seit einigen Jahren zu einem großen Teil mit EU-Geld finanziert, vor allem in Spandau, aber auch in anderen Berliner Kiezen. Die Mittel stammen aus dem EFRE-Programm BENE sowie von der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums.



Oben und unten: Bündelpfeilmaste „Bauart Wien“ werden ausnahmslos verschwinden. Sie stammen meist aus der Zeit der englischen Gasgesellschaft „ICGA“. Bilder: Slg. PGL



Es ist schon verblüffend, dass die Berliner Politik zusammen mit der Verwaltung seit Jahren in so ziemlich allen Bereichen geradezu versagt. Sie bekommen rein gar nichts geregelt: Seit Antritt der jetzt regierenden rot-rot-grünen Koalition wurde zum Beispiel kein einziger Meter Straßenbahnstrecke gebaut, versprochen hatten sie gleich mehrere neue und wegen des Bevölkerungszuzugs dringend nötige Linien. Auch Berlins Schulen dümpeln weiter vor sich hin, bereitgestellte Gelder zur

Sanierung maroder Schulgebäude werden gar nicht abgerufen, angeblich fehlen kompetente Mitarbeiter und Firmen mit freien Kapazitäten. Und so geht das munter weiter: Berlins Feuerwehr ist wegen ihrer teils maroden Ausrüstung nur noch bedingt einsatzbereit, der Polizei fehlen für ihre Einsätze funktionierende Waffen. 1.800 Polizisten müssen sich 56 Gewehre teilen. Berlin ist voller Baustellen, an denen nicht oder kaum gearbeitet wird. Der Wohnungsbau ist schon lange zum Erliegen gekommen, U-Bahnen fahren nicht mehr, weil Fahrer fehlen. Der Stadt droht der Verkehrsinfarkt, weil sich die zuständige Senatorin nur um Radfahrer (neusenatsdeutsch: „Radfahrende“) kümmert. Aber der Gaslaternen-Abriss läuft und läuft – gerade so, als gäbe es kein Morgen.



Gaslaterne in Moabit. Bild: Joachim Raetzer

Für die kommenden Jahre hat sich der Senat den Abriss der Gaslaternen in Charlottenburg, Hermsdorf, Moabit, Wedding und Wilmersdorf vorgenommen. Es geht dabei um etwa 5.550 Gasleuchten, davon 5.070 Gasaufsatzleuchten, 420 Gas-hängeleuchten und 60 Gasmodellleuchten. Laut Senat sollen diese Gasleuchten durch optisch gleich aussehende LED-Leuchten ersetzt werden. Außerdem sollen 245 Gas-hängeleuchten in anderen Ortsteilen (meist im Osten der Stadt) entfernt werden. Dort kommen die Anlieger allerdings nicht „in den Genuss“ optisch gleich aussehender LED-Laternen. Der Osten wird scheinbar mit hässlicher Standardware aus dem Billig-Leuchten-Katalog abgespeist. Die gesamten Kosten des Projektes werden rund 28 Mio. Euro betragen.

Aufgrund des EFRE-Programmes BENE der Europäischen Union bekommt das Land Berlin etwa die Hälfte der Projektkosten erstattet. Durch die Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesumweltministeriums erhält Berlin eine zusätzliche Förderung von rund 700.000 Euro. Anders ausgedrückt: Der Gaslaternen-Abriss ist ein Beitrag zum Klimaschutz. Jede entfernte Gasleuchte rettet die Welt ein bisschen mehr.

Dass die Umrüsterei – besser Abholzerei – der Gasleuchten ideologisch überfrachtet ist, zeigt ein Blick auf die angeblichen Gründe dafür: Um für eine nachhaltige Beleuchtung zu sorgen, sei ein Hauptziel die erhebliche Reduzierung des jährlichen Energieverbrauches: von 4.469 kWh je Gasauflaufleuchte/Gasmodellleuchte auf unter 100 kWh je LED-Leuchte und von 4.469 bis 10.055 kWh je Gashängeleuchte auf unter 300 kWh je LED-Leuchte. Nach der Umrüstung der Leuchten würden sich die CO₂-Emissionen um jährlich rund 5.030 Tonnen vermindern.



Moabit: Gasbeleuchtung in der Lüneburger Straße,
Bild: Markus Jurziczek

Das Seltsame dabei ist, dass durch die im Moment ganz bewusste Umstellung Hunderter bzw. Tausender Gaslaternen auf Dauerbetrieb extrem viel Energie verschwendet wird, was den Senat offenbar nicht stört. Und dass der CO₂-Ausstoß bei den Gaslaternen eine winzige Petitesse darstellt im Vergleich zum stark zugenommenen Berliner Autoverkehr oder zu den unzähligen Ferienfliegern, scheint ebenfalls niemand zu interessieren.

„GASLICHTENRADE“ SOLL SEIN MARKENZEICHEN VERLIEREN

Zu den Hochburgen des Gaslichts gehört der Ortsteil Lichtenrade im Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Etwa 2.200 Gasleuchten stehen in Lichtenrade. Auch sie sollen in den nächsten Jahren verschwinden. Nachdem es in Lichtenrade vermehrt zu Störungen bei der Beleuchtung kam und sich Anwohner beschwerten, antwortete die Senatsverwaltung gegenüber einer Zeitung:

„Aufgrund der Störanfälligkeit von gasbetriebenen Beleuchtungsanlagen und der wesentlich höheren Betriebskosten im Vergleich zu den elektrischen Beleuchtungsanlagen hat das Land Berlin entschieden, die Umrüstung der gasbetriebenen Anlagen in wartungsarme LED-Leuchten massiv voranzutreiben. Da die Umrüstung den CO₂-Ausstoß des Landes Berlin reduziert, werden diese Maßnahmen auch von der Europäischen Union gefördert. Leider können trotzdem nicht alle gasbetriebenen Leuchten kurzfristig erneuert werden.“



Oben + unten: Gaslicht prägt weite Teile des Ortsteils
Lichtenrade. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm



Im Dezember 2017 hatte die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Tempelhof-Schöneberg einen gemeinsamen Antrag von SPD und CDU beschlossen, nachdem die Abstände zwischen den Gaslaternen in Lichtenrade zu prüfen seien. Tatsächlich existieren Straßen, in denen die Gasleuchten weit auseinanderstehen. Doch es gibt auch Gegenbeispiele: Straßen mit endlos wirkenden eng stehenden „Gaslichterbändern“. Außerdem sollte laut BVV auch geprüft werden, ob die Leuchten in Lichtenrade bei Erhalt des historischen Erscheinungsbilds „umgerüstet“ werden können. Seit einiger Zeit ist auch festzustellen, dass zwischen den Gaslaternen immer wieder elektrische Attrappen in Gaslaternen-Optik stehen, so zum Beispiel in der Bernauer Straße (Bild oben).

„Es ist davon auszugehen, dass bei einer Umrüstung aufgrund der hohen Lichtmastabstände ca. 20 Prozent mehr Lichtpunkte entstehen müssen“, teilte die Senatsverwaltung mit. Für die Umrüstung aller Gasleuchten in Lichtenrade seien etwa zwölf Millionen Euro zu veranschlagen. „Bei einer Umrüstung unter Beibehaltung des Erscheinungsbilds der Gasleuchten ist dieser Betrag deutlich höher, eine solche Form ist in Lichtenrade nicht beabsichtigt. Aktuell ist kein Bauvorhaben im

Ortsteil in der Planung. Derzeit ist auch nicht abzuschätzen, wann ein solches Projekt realisierbar ist.“ Bezüglich einer punktuellen Verdichtung hat die Senatsverwaltung jedoch angekündigt, bei einem Ortstermin mit dem Betreiber der öffentlichen Beleuchtung und dem zuständigen Fachbereich in Einzelfällen über zusätzliche Leuchten zu beraten. Eine Verdichtung in ganzen Straßenzügen sei hingegen erst im Rahmen der flächendeckenden Umrüstung möglich.

Damit ist also raus: Auch die Anwohner in Lichtenrade werden ein ähnliches Schicksal erleiden wie die in Mahlsdorf, Kaulsdorf oder Biesdorf. Sie bekommen billige Standard-Leuchten im Design von Untertassen, Gartenkrallen, Butterdosen oder Fugenkratzern. Bestimmte Wohnviertel werden bevorzugt, andere nicht. Eine erbärmliche Entscheidung.

Nico Wolf



Oben: Beschauliches Lichtenrade: Die Prinzessinnenstraße mit Gaslicht, Kopfsteinpflaster und alten Bäumen; unten: Der Bahnübergang Wolziger Zeile ist inzwischen Geschichte. Gasreihenleuchten und Bäume sind verschwunden. Hier baut die Deutsche Bahn die neue Ferntrasse nach Dresden mit meterhohen Schallschutzwänden. Bilder: BRG



GRAZ - ES IST SCHON WIEDER PASSIERT! GASLATERNE UMGEFAHREN

Ewig grüßt das Murmeltier, könnte man meinen. Gerade erst wurde irgendwo eine seltene Gaslaterne umgesäbelt, da kommt schon die nächste Hiobsbotschaft: Diesmal aus Graz in der Steiermark!



Am 7. Mai ging am Fuße des Grazer Schloßberges eine Gaslaterne zu Bruch. Zwei Gärtnerinnen waren mit einem Elektrofahrzeug unterwegs. Die beiden Mitarbeiterinnen der Grazer Stadtverwaltung hatten am Schloßberg gearbeitet und waren knapp vor 13.00 Uhr bergab gefahren. Laut den Angaben der 23-jährigen Fahrerin hätten plötzlich die Bremsen nicht mehr funktioniert, wie die Polizei einen Tag später mitteilte. Das Fahrzeug wurde schneller und schneller, die beiden Frauen sprangen schließlich ab, eine verletzte sich dabei am Unterarm. Das Elektro-Fahrzeug prallte ungebremst und führerlos in eine am linken Straßenrand befindliche Gaslaterne und demolierte diese. Dabei wurde auch die unter der Laterne befindliche Gasleitung beschädigt, sodass Erdgas austrat. Eine Gefährdung für Personen habe nicht bestanden, hieß es seitens der Polizei. Nach der Erstversorgung wurde die Verletzte ins UKH Graz gebracht. Das Vehikel wurde für technische Untersuchungen konfisziert.

Der Unfall ist sehr ärgerlich, weil es sich bei den Gaslaternen in Graz um teilweise seltene Exemplare der Firma Hirschhorn handelt, die nur dort zu finden sind. Wie stark Kandelaber und Leuchte tatsächlich beschädigt sind bzw. eine Reparatur möglich ist, kann derzeit nicht gesagt werden.

Bettina Raetzer-Grimm

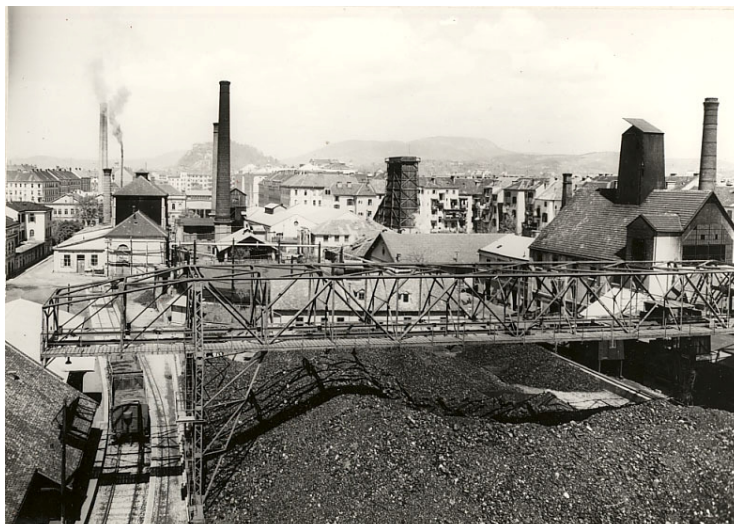
Quelle:

https://www.kleinezeitung.at/steiermark/5624032/Gaertnerinnen-sprangen-ab_Bremsen-versagten_EFahrzeug-prallte

ALS GRAZ ERLEUCHTET WURDE

Sie bietet Sicherheit und Schutz, und man sieht sie sogar aus dem All: die Straßenbeleuchtung. In Graz gibt es bis heute recht seltene Exemplare – dutzende Gasleuchten, die bis zu 100 Jahre alt sind. Blickte man vor 200 Jahren nach Sonnenuntergang vom Schloßberg auf Graz, war die Stadt in stockdunkle Nacht gehüllt; vielleicht flackerten da und dort einzelne Kienspäne, Fackeln oder Kerzen. Heute - etliche Generationen später - spricht man von Lichtverschmutzung: Die Nacht wird zum Tag – und der Sternenhimmel ziemlich unsichtbar, auch in Graz.

In der Landeshauptstadt der Steiermark begann die Ära der Gasbeleuchtung im Jahr 1845. Und nicht nur die öffentlichen Straßen und Plätze verlangten Licht – Gaslicht – sondern auch Fabrikhallen und Manufakturen. Das erste Grazer Gaswerk an der Steyergasse wurde 1846 von der „Germanischen Gasbeleuchtungs- Gesellschaft“ errichtet. Aus ökologischen Gründen wurde die Fabrik damals außerhalb der Stadt gebaut. Allerdings wuchs die Stadt schneller als gedacht, sodass die Anrainer der Steyergasse schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts unter der Umweltverschmutzung litten, die vom Gaswerk ausging. Die Stilllegung des Gaswerks erfolgte aber erst 1940, nachdem in Rudersdorf eine neue Fabrik errichtet worden war. Im Jahr 1897 gab es in Graz 2.290 Gaslaternen.



Das Gaswerk in der Steyergasse um 1925. Bild: Sammlung ProGaslicht

Aktuell besitzt Graz 43 Gasstraßenleuchten, 20 davon beleuchten zwei Wege am Schloßberg, weitere 23 einen Abschnitt der Schubertstraße mit zahlreichen denkmalgeschützten Jugendstil-Villen. Auch die Gaslaternen sind denkmalgeschützt und laut Aussagen der Stadt sicher vor einer Demontage – aber leider nicht sicher vor Zerstörung oder Beschädigung durch Unfälle. Werner Zipper vom Straßenamt Graz meint zu den Gaslaternen: *„Sie sind wartungsintensiver als die herkömmliche Straßenbeleuchtung, die Glühstrümpfe, die Funktion an sich. Es ist natürlich auch der Inhalt der Laternen schon in die Zeit gekommen, da muss man sehr vorsichtig damit umgehen, aber wir haben gute Dienstleister.“*

Der Schloßberg in Graz ist ein wuchtiger Fels aus Dolomitgestein und bildet den Kern der historischen Altstadt von Graz, der Landeshauptstadt der Steiermark in Österreich. Er liegt direkt am Ufer der Mur und ragt 123 m über den Grazer Hauptplatz. Neben dem Uhrturm, dem Wahrzeichen von Graz, stehen auf dem Schloßberg auch der Glockenturm, Liesl genannt, die Schloßberg-Kasematten, der 98 Meter tiefe Türkenbrunnen, alle Reste der Burg und eine Reihe kleinerer Kunstobjekte. Als Kern der Altstadt von Graz ist er ein Teil des UNESCO-Welterbes Stadt Graz – Historisches Zentrum und Schloss Eggenberg.



Oben: Hauptplatz mit Blick zum Schloßberg (1898); unten am Uhrturm auf dem Schlossberg (1925). Vierseitige Gaslaternen auf Bündelpfeilmasten „Bauart Wien“ prägten lange die Stadt Graz.
Bilder: Sammlung ProGaslicht



Gaslaterne aus den 1920er Jahren, Hersteller: Firma Hirschhorn (Modell „Aufsatzbügellampe 29204“), Berlin.
Bild: Holger Drosdeck



Besucher können mit der Schloßbergbahn, mit dem Schloßberglift oder über 260 Stufen auf den Berg gelangen. Alternativ führt eine Vielzahl von Wegen auf den Schloßberg hinauf. Dies alles trägt wesentlich zur Bedeutung des Schloßbergs als Erholungsort für Grazer und Touristen bei.

Eine Attraktion ist auch der Grazer Stadtpark. Die größte öffentliche Grazer Parkanlage wurde 1869 auf der Fläche des Glacis vor der Stadtmauer unter Bürgermeister Moritz Ritter von Franck begründet und 1872 fertiggestellt. Der 1869 gegründete Grazer Stadtverschönerungsverein hatte das Ziel, einen Naturpark nach Art eines Englischen Gartens anzulegen, wobei das Interesse an seltenen, exotischen Bäumen im Vordergrund stand. Auf den einstigen Dämmen wurden Doppelalleen angelegt. Die ursprünglichen Gaslaternen wurden in den 1970er Jahren leider auf elektrischen Betrieb umgerüstet, die auch in Wien bekannten Bündelpfeilmasten blieben erhalten. Die vierseitigen Laternen sind den ersten Wiener Gaslaternen nachempfunden.



Oben: Im Stadtpark. Bild: gugganij; links drei unterschiedliche Varianten der Grazer Gaslaternen. Bilder: Holger Drosdeck

Im Park befinden sich außerdem 600 gusseiserne Ruhebänke sowie 1.989 Bäume. Im 20. Jahrhundert wurde die Parkanlage auch zu einer Freilichtgalerie zur steirischen Kulturgeschichte erweitert. Büsten von Robert Hamerling, Robert Stolz, Peter Rosegger, Johannes Kepler und anderen wurden aufgestellt. Neben dem Paulustor wurde für den Katholikentag 81 eine Veranstaltungswiese geschaffen und mehrere Radwege angelegt. Nahe dem Zentrum des Parks steht das Forum Stadtpark, das sich aus dem ehemaligen Stadtparkcafé entwickelt hat. Gleich daneben wurde 1877 ein Musikpavillon errichtet. Den Mittelpunkt der Parkanlage

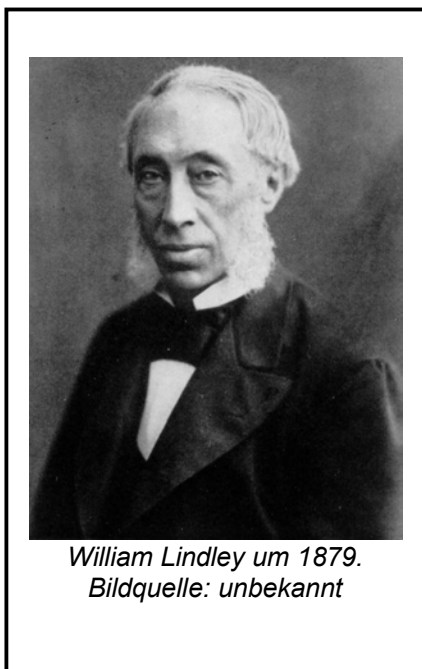
bildet der Stadtparkbrunnen, ein im Inneren der Rotunde platziert gewesenes, mit einem Ehrendiplom für Kunstguss gewürdigtes Exponat der Wiener Weltausstellung 1873, das später nach Kaiser Franz Joseph I. benannt worden ist. Die Brunnenskulptur wurden von Jean-Baptiste-Jules Klagmann (1810–1867) geschaffen und vom Silber- und Bronzefabrikanten Antoine Durenne (1822–1895) umgesetzt. Heute betreibt die Landeshauptstadt Graz 27.000 Lichtkörper und beleuchtet 1.200 Kilometer Straßen. Seit 2010 werden zunehmend LED-Leuchten aufgestellt. Die 43 Gasleuchten sollen aufgrund ihres Denkmalstatus unantastbar bleiben.

Bettina Raetzer-Grimm



DIE FREIE UND HANSESTADT HAMBURG FEIERT 175 JAHRE GASBELEUCHTUNG - DOCH LEIDER OHNE GASLICHT!

Der „Internationale Tag des Lichts 2019“ wurde von der Hansestadt Hamburg zur Feier eines Jubiläums auserkoren: Vor 175 Jahren brachte die Gas-Compagnie die ersten Gaslaternen in der Hansestadt zum Leuchten! Alles soll übrigens angefangen haben durch einen gewissen Peter Ahrens, einem Gastwirt auf St. Pauli. Schon im Jahre 1823 errichtete dieser in seinem Tanz-Etablissement die erste Gasbeleuchtung in Hamburg. In seinem Keller produzierte er das Leuchtgas selbst, destillierte es aus Steinkohle. Die Beleuchtung zog die Menschen an. Ganz Hamburg, so wird überliefert, sei auf den Beinen gewesen, um Peter mit dem Gas zu sehen. Viele Neugierige aus dem Umland strömten herbei. Und weil man nicht wusste, dass er Peter hieß, ging man eben zu Hein mit dem Gas - zu Hein Gas. Hein - so wird der Tallymann, der Kumpel im Hafen, gerufen. Auch Hein Gas ist so zu seinem Spitznamen gekommen. Später benutzten die Hamburger Gaswerke das Synonym „Hein Gas“ zu ihrem Markenzeichen. „Hein Gas“ war geboren.



William Lindley um 1879.
Bildquelle: unbekannt

1846 das Gaswerk auf dem Grasbrook flutsicher um und schuf so eine stabile Energiequelle für Licht und Wärme. Lindley war ein hochbegabter Mann, doch seine Schwäche war, dass er sich selbst überschätzte. Ihm unterliefen später im Rahmen seiner Hamburger Tätigkeit gravierende Fehler. Als der Verdacht aufkam, dass Lindley einigen engen Freunden, die auch der Eisenbahngesellschaft verbunden waren, Vorteile beim Kauf von Grundstücken verschafft habe, fiel er in Ungnade. Sein Traum, Hamburgs Stadtbaumeister zu werden, zerplatzte. Im Oktober 1860 verließ er die Hansestadt, um nie wieder zu kommen. Allerdings machte Lindley an anderen Orten Karriere. Lindleys Name galt damals für Genialität und technische Hygiene.

Karikatur rechts: Erst hochgelobt, dann gefällt. Hammonias (Hamburgs) Dank an William Lindley. Bild: Zeichner unbekannt.
Quelle: Anderthalb Jahrhunderte Hein Gas

ERSTES GASWERK

Doch das Gaslicht in Peter Ahrens' Tanz-Etablissement zählt nicht für das 175. Jubiläum. Vielmehr ist es das Gründungsjahr der Hamburger Gaswerke: 1844 wurde die „Gas-Compagnie“ gegründet und auf dem Hamburger Grasbrook das erste Gaswerk der Hansestadt in Betrieb genommen. Am 4. Oktober des gleichen Jahres brannten die ersten Hamburger Gaslaternen, für viele Hamburger eine Sensation. Doch schon nach zwei Wochen ging das Gaslicht erst einmal wieder aus, eine Sturmflut hatte die erste Gasfabrik zerstört. Doch die „Gas-Compagnie“ ließ sich nicht in die Flucht schlagen, der britische Ingenieur William Lindley (1808-1900) baute bis

DER INTERNATIONALE TAG DES LICHTS

Die Welt feiert das Licht: Seit dem vergangenen Jahr soll immer am 16. Mai der „Internationale Tag des Lichts“ begangen werden. Die UNESCO stellte den neuen Aktionstag auf ihrer Generalkonferenz am 14. November 2017 vor. Der Tag soll an das internationale Jahr des Lichts 2015 anknüpfen und den Brückenbau zwischen Wissenschaft, Kultur, Entscheidungsträgern, Branchenführern und der Öffentlichkeit fortführen. Am 16. Mai soll es stets auch zahlreiche lokale Initiativen und Aktivitäten rund um Licht, Beleuchtung und Lichttechnologien geben. Viele Nationen haben ihre Teilnahme angekündigt.



IMMER MEHR GASKUNDEN UND GASLATERNEN

In den Jahren danach musste die Gasfabrik ständig erweitert werden, schon 1849 gab es 3.500 Kunden, bis 1864 erreichten die Leitungen bereits die Stadtteile Rothenburgsort, Horn, Barmbek, Winterhude und Eimsbüttel. 1856 wurde in der Kirche St. Katharinen die erste Gasheizanlage in Hamburg in Betrieb genommen. Im Jahr 1870 betrug das Rohrnetz der Hamburger Gaswerke bereits 240 Kilometer und versorgte 9.000 Laternen. 1878 entstand auf dem Grasbrook der größte Gasbehälter Europas mit 50.000 m³ Inhalt. Die Zahl der Gaslaternen wuchs und wuchs, eine große Anzahl Laternenanzünder sorgte für das Entzünden und Löschen der Gasstraßenbeleuchtung. 325 Laternenwärter unterstanden sieben Kontrolleuren und einem Oberkontrolleur. Eigens für diese Truppe wurde 1890 ein „Verein der Laternenanzünder“ gegründet.



Ein Jahr später übernahm die Stadt Hamburg die Betriebsführung der Gaswerke in eigener Regie. Sie ließ 1909 den Riesengasometer Grasbrook für 200.000 m³ Gas errichten, was einen neuen Europarekord darstellte, jedoch wenige Wochen nach seiner Inbetriebnahme explodierte. Die Katastrophe passierte am 7. Dezember 1909 gegen 15 Uhr, der gewaltige Gasometer flog in die Luft. Die Explosion war so heftig, dass in der Innenstadt die Wände wackelten. Dabei fing der danebenstehende ältere Gasbehälter Feuer und explodierte eineinhalb Stunden später ebenfalls. 20 Arbeiter starben, 50 wurden verletzt.

Seit der Inbetriebnahme 1844 war das Stadtgasnetz der Hansestadt rasant gewachsen. Der neue Gasbehälter auf dem Großen Grasbrook war dazu gedacht, Vorräte vor allem für die kalten Tage anzulegen. Allerdings hatte man die Eisenträger der Bodenkonstruktion zu schwach

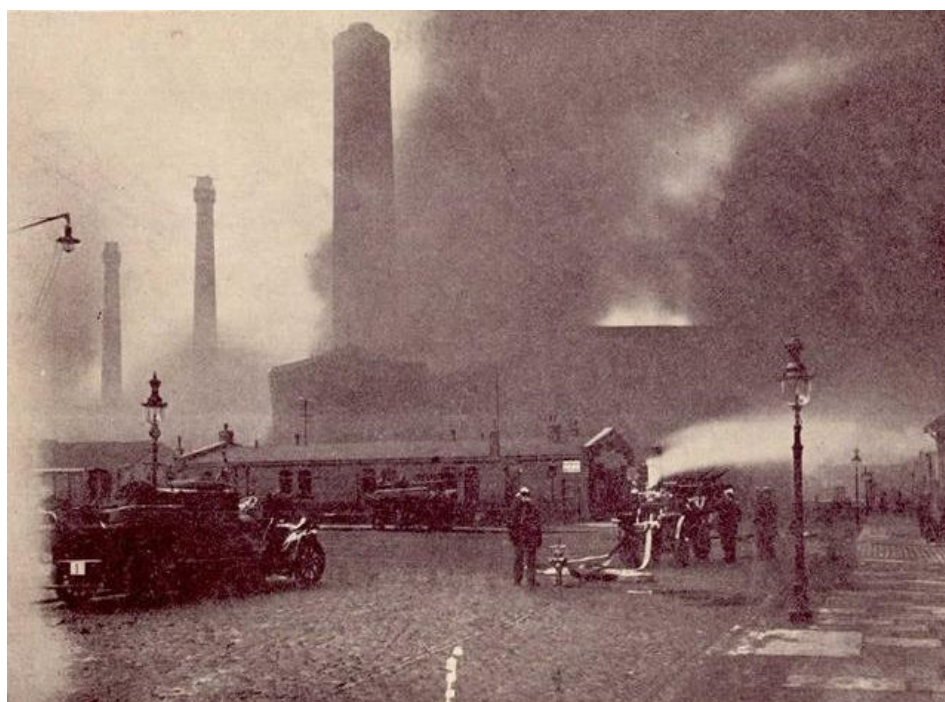
dimensioniert. Als der Behälter am 7. Dezember befüllt wurde, brach einer nach dem anderen, wodurch das Gas in Brand geriet und verpuffte. „Schuld“ war also nicht das Gas selbst, sondern erhebliche Baumängel an der Konstruktion des Gasbehälters.



Arbeiter des Gaswerks auf dem Grasbrook (um 1880).

Es war eine der größten Katastrophen, die es bis dahin in Hamburg gegeben hatte. Zum Gedenken an die Opfer ließen die Gaswerke 1909 auf dem Ohlsdorfer Friedhof eine repräsentative, rund 70 Quadratmeter große Grabanlage schaffen. Das Areal war lange Zeit zugleich Gedenk- und letzte Ruhestätte für die Opfer.

Die Jahre gingen ins Land, und der Ort geriet mehr und mehr in Vergessenheit – bis 2017 die Hamburgerin Cordula Jacob beim Spaziergehen auf dem Friedhof etwas Merkwürdiges entdeckte: Zusammengelegte Grabtafeln und einen Gedenkstein, der von Moos und Sträuchern zugewuchert war. Cordula Jacob recherchierte, konsultierte das Staatsarchiv und fand heraus, worum es sich handelte. Anschließend reichte sie ihre Erkenntnisse an die Geschäftsführung von Gasnetz Hamburg weiter, dem heutigen Gasnetz-Betreiber.



Die Explosion vom 7. Dezember 1909. Bild: AK, Sammlung ProGaslicht



Oben: Der Gasometer im Jahr 1904, Bildquelle unbekannt; unten: Gasrohrleitungsbau in Hamburg 1906. Bild: Archiv Gasnetz Hamburg



Im Unternehmen fanden sich schnell 40 Freiwillige, die damit begannen, die Gedenkstätte in ihren Ursprungszustand zurückzusetzen. Das Ergebnis war zufriedenstellend.

Carsten Helberg, der Geschäftsführer der Hamburger Friedhöfe, sagte dazu: „In der wechsellvollen Geschichte der Hamburger Gasversorgung drohte der Traditionsfaden und die Besinnung auf die Grabstätte für die Grasbrook-Opfer verloren zu gehen. Umso erfreulicher ist es, dass er nun von der Gasnetz Hamburg GmbH aufgenommen und die Grab- und Gedenkstätte wiederhergestellt wurde. Das verdient Respekt.“

Der Riesen-Gasometer wurde repariert und 1911 erneut in Betrieb genommen.

Die Hansestadt war übrigens von Anfang an Mehrheitsaktionär der Gaswerke. Die „Deputation für das Beleuchtungswesen“ übernahm Ende des 19. Jahrhunderts die staatliche Verwaltung. Das Netz war inzwischen auf rund 600 Kilometer gewachsen, erreichte weitere Stadtteile, Vorstädte und den Freihafen. Ab 1898 begann man mit der Umstellung der Beleuchtung auf Gasglühlicht, die bereits 1902 beendet war. Anfang 1900 leuchteten bereits mehr als 30.000 Gaslaternen mit dem neuen Gasglühlicht von Auer. Das erste hängende Gasglühlicht stellte man an doppelarmigen Gaskandelabern 1907 am Georgsplatz sowie am Großneumarkt auf.



Das Nobistor (1880) ist ein ehemaliges Stadttor von Altona, die beiden gusseisernen Grenzpfosten wurden zwischen 1839 und 1848 aufgestellt und existieren bis heute. Die Gaslaternen wurden nach 1857 (Einführung der Gasbeleuchtung in Altona) montiert. Die heute dort installierten elektrischen Laternen spotten übrigens jeder Beschreibung.

Bild: unbekannt/Sammlung ProGaslicht



Kalkhof am Mühlenfleet (1883); rechts Melkhof (1888). Die Schubscheibenlaterne links war typisch für das damals selbstständige Altona, die Laterne rechts gilt als bekanntestes Gasleuchtenmodell Hamburgs. Bilder: unbekannt/Slg. ProGaslicht

Im Jahr 1908 folgten der Neue und Alte Steinweg, die Wexstraße, das Alsterufer sowie einige wichtige Straßenkreuzungen. 1909 bekamen die Hamburger Straße und die Eimsbütteler Chaussee hängendes Gasglühlicht, ein Jahr später die Langereihe. Die Zahl der ein- bis fünfflammigen Hängeglühlichtlaternen belief sich 1908 auf 495 Stück, acht Jahre später waren es bereits 2.167 Stück. Die Zahl ging während der schwierigen Nachkriegsjahre jedoch wieder stark zurück und betrug 1922 nur 612 Laternen.

Bereits 1903 kam das Stadtgas aus mehreren Gasanstalten, beispielsweise in Bahrenfeld, Bergedorf, Wandsbek, Rahlstedt, Neumünster, Wilhelmsburg, Harburg, Meiendorf oder Finkenwerder. Neben Grasbrook waren auch in Barmbek und Tiefstack leistungsfähige Großkokereien in Betrieb und weitere sollten folgen.

Erdgas war im 19. Jahrhundert noch völlig unbekannt, doch 1910 entdeckte man in den Vierlanden nahe Hamburg erstmals ein Erdgasvorkommen. Das Erdgas schloss wenig später am Ende des ersten Weltkriegs die Brennstofflücke, da Kohle knapp wurde.

Im Jahr 1924 wurde aus den Hamburger Gaswerken eine „GmbH“. Das Gasleitungsnetz betrug inzwischen 1.095 Kilometer. Bis 1930 lieferte eine Erdgasquelle in Neuengamme bis zu 20 Prozent Beimischung zum Stadtgas.



Die Judenbörse in der Hamburger Neustadt (1901), sie fand seit dem 18. Jahrhundert täglich unter freiem Himmel in der Neustadt statt. Bild: Friedrich Strumper

Im Zweiten Weltkrieg wurden durch massive Bombenangriffe bis auf das Gaswerk Bergedorf alle anderen Gaswerke erheblich zerstört. Doch zwischen 1950 und 1953 wurden die Gaswerke, vor allem auch das auf dem Grasbrook, modernisiert. Das große Werk Grasbrook stellte etwa 60 Prozent des Stadtgases für Hamburg, aber auch für das Umland der Hansestadt – darunter acht Städte und 45 Gemeinden in Schleswig-Holstein – her.

Doch das neue Erdgas „stand vor der Tür“ und begann den Energiesektor zu erobern und das Stadtgas zu verdrängen.

Stadtgasöfen, Heizanlagen und Herde funktionierten aber nicht einfach mit Erdgas. Die Hamburger Gaswerke (HGW), wie das Unternehmen inzwischen hieß, mussten Industrie und Bürger Schritt für Schritt „mitnehmen“ ins Erdgaszeitalter: Umrüstungen von Brennern und Technik waren nötig, um das neue Gas zu nutzen.

Ab Sommer 1963 begleitete ein Erdgas-Ausschuss, dessen Mitglieder unter anderem aus Senat, Finanz- und Verkehrsbehörde kamen, die Umstellung. Dem Nutzen für Klima und Wirtschaftlichkeit standen immerhin der Verlust von tausenden Arbeitsplätzen in den Kokereien und in der vorgelagerten Kohleförderung gegenüber. Dennoch erklärte HGW-Chef Georg Düwel dem Ausschuss im September 1964: „Erdgas ist für die Hamburger Gaswerke der einzige zur Diskussion stehende Rohstoff.“

Eine Vertragsunterzeichnung im Oktober 1964 mit den bergrechtlichen Gewerkschaften Brigitta und Elwerath, die zusammen als größter deutscher Erdgas- und Schwefelproduzent agierten, leitete das Erdgaszeitalter in Hamburg ein. Der sogenannte Hamburger Ring, eine Erdgasleitung von 135 Kilometern Länge rund um die Stadt und die 215 Kilometer lange „Brigitta“-Transportleitung entstanden bis Ende der 1960er Jahre. Mit der Kokerei Kattwyk schloss 1977 die letzte Großanlage der Stadtgas-Ära.

Bereits ein Jahr vorher wurde nach einer großen Sturmflut die Kokerei auf dem Grasbrook schwer beschädigt, danach wurde das Werk stillgelegt und 1984 abgerissen. Drei Jahre vorher erfolgte schon die Beseitigung der letzten Gaslaternen in Hamburg, dies geschah innerhalb von zwei Jahren. Immerhin hatte Hamburg nach Berlin die zweithöchste Zahl Gasstraßenleuchten, darunter auch moderne Gasreihenleuchten, sowie mit Gas betriebene Verkehrszeichen.

Erdgas Ihre neue Flamme – jung, modern, begehrt.

HGW-Werbung bei der Einführung von Erdgas



Das Gaswerk auf dem Grasbrook um 1930. Bild: unbekannt/Sammlung ProGaslicht



Oben: Siegelmarke der Gaswerke Hamburg; unten
Medaille für William Lindley. Bilder: Slg. PGL



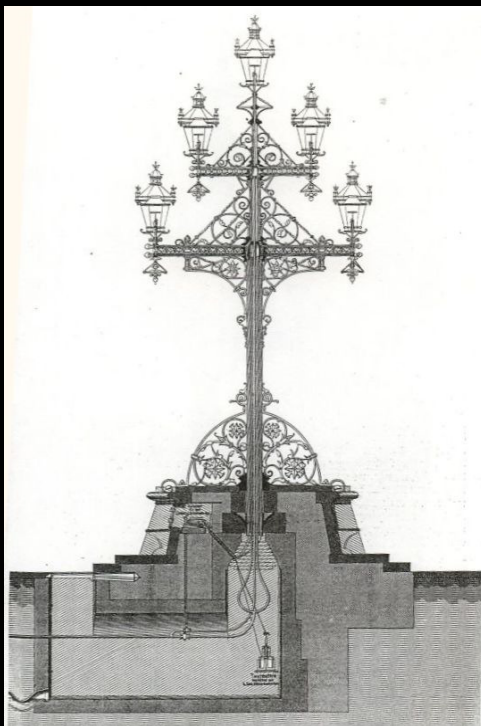
Das gesamte Hamburger Versorgungsgebiet wurde nun nur noch mit Erdgas beliefert. Kokereien, in denen aus Kohle Stadtgas gewonnen wird, um es in Gasometern bereitzuhalten, waren Geschichte. Die Fläche, wo der Gasometer einst stand, ist heute Teil der HafenCity, das Gasnetz transportiert längst Erdgas. Heute liefert das städtische Unternehmen Gasnetz Hamburg jedes Jahr etwa 21 Milliarden Kilowattstunden Gas an Haushalte und die Industrie.



Privatpost der Hamburger Gaswerke. Bild: Slg. PGL

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT – HAMBURGS GASLATERNEN

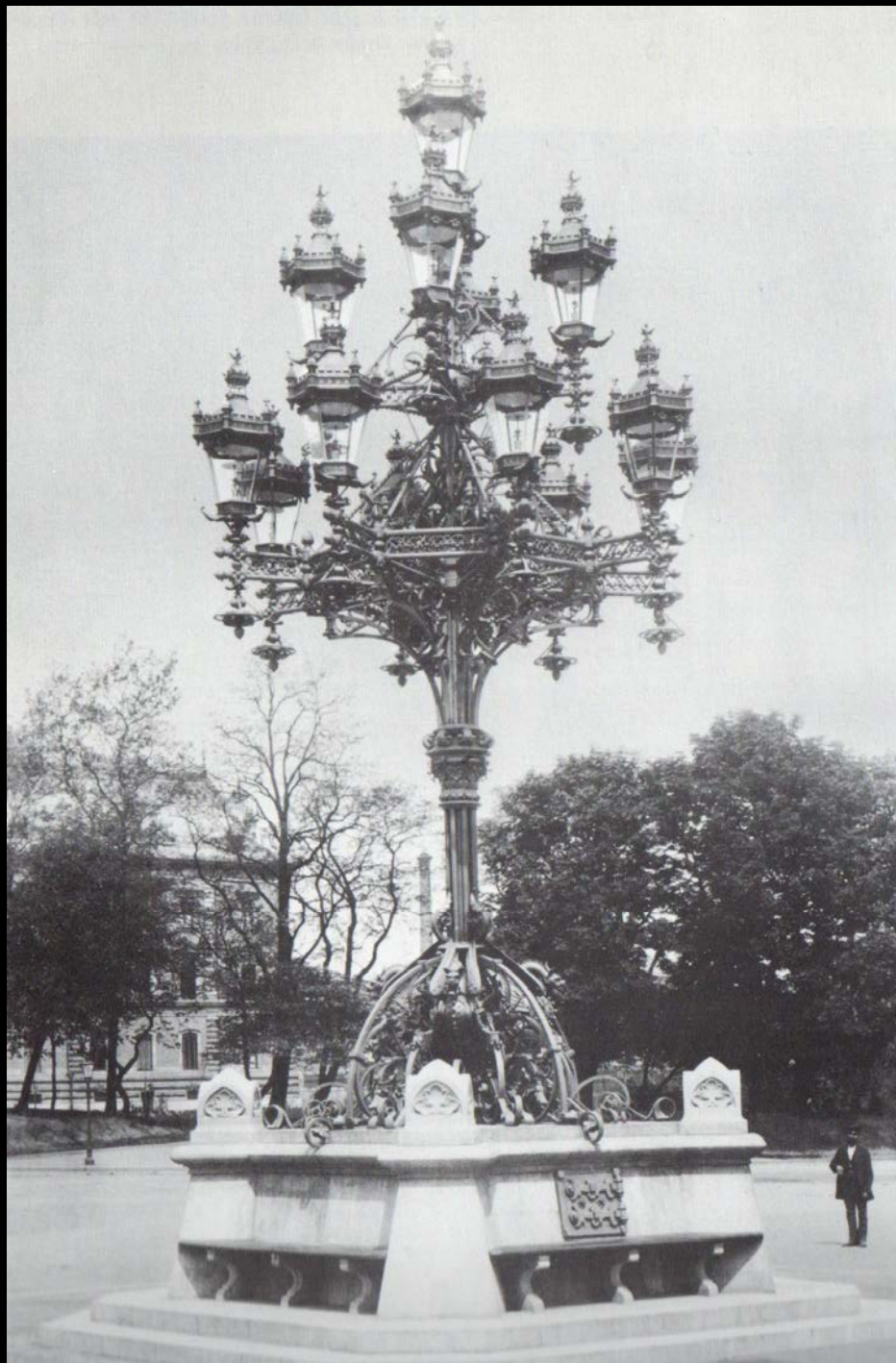
Aus Hamburg sind eine Vielzahl von Gasleuchtenmodellen bekannt. Neben sechsseitigen Laternen und der markanten Laterne mit der Rundglocke gab es weitere Modelle aus umliegenden Kommunen wie Altona, die später nach Hamburg eingemeindet wurden.



487. Dreizehnlammeriger Schmiedeeiserner Gaskandelaber auf dem Holstenplatz in Hamburg, entworfen 1882 von F. Andreas Meyer, Oberingenieur in Hamburg. (Dachstein.)
Der Gaskandelaber besteht aus mehreren Gaskandelabern, die durch eine Gasleitung verbunden sind. Die Gasleitung besteht aus einem eisernen Rohr, welches an der Spitze des Gaskandelabers in die Gasleitung führt.

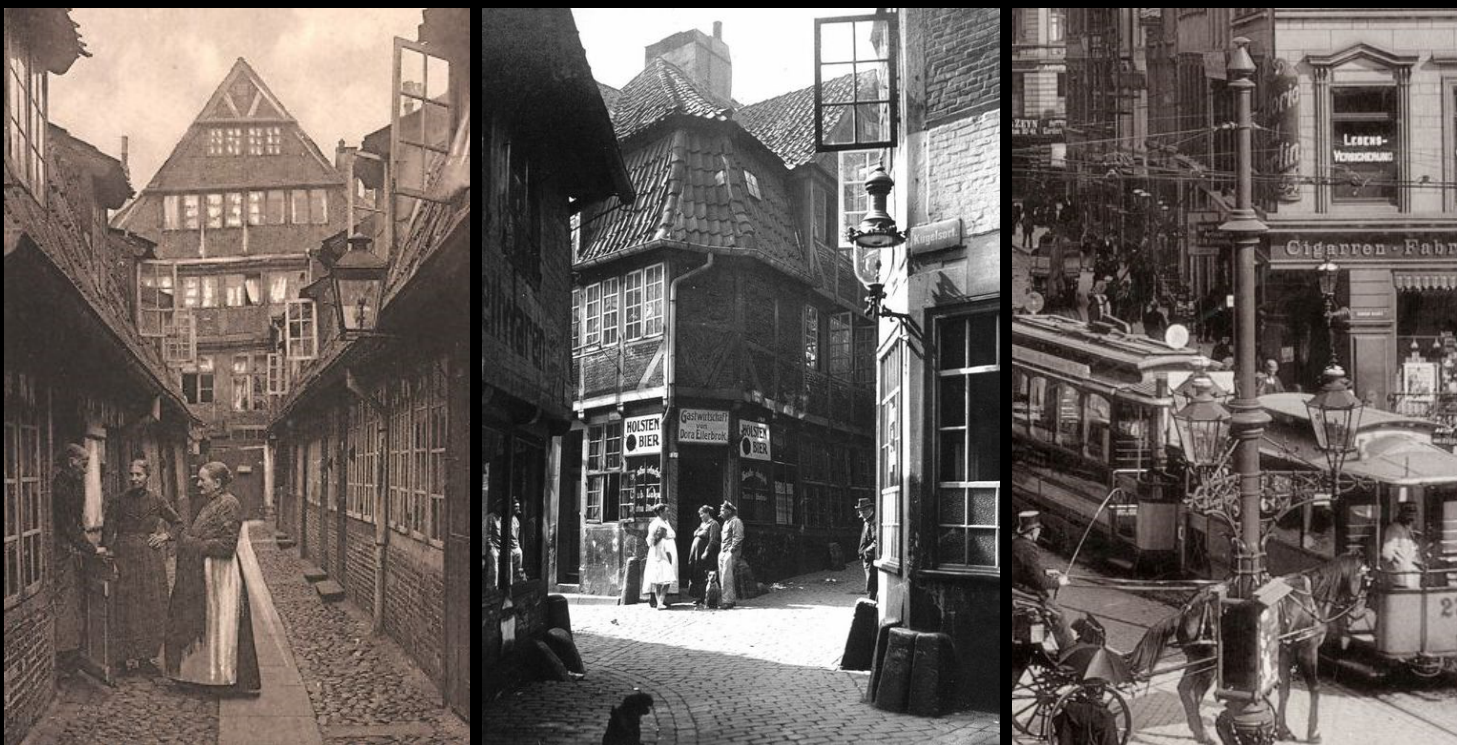
Besonders auffällig sind auch mehrarmige, prunkvolle Gaskandelaber, die teilweise auch heute (allerdings mit elektrischen Leuchten) existieren. Mit dem Aufkommen des hängenden Gasglühlichts zu Beginn des 20. Jahrhunderts sind auch unterschiedliche Typen von Gashängeleuchten hinzugekommen.

Für die Zeit nach 1945/50 sind vor allem Gasreihenleuchten, aber auch Aufsatz- und Ansatzleuchten eingesetzt worden. Auffällig für die Hansestadt waren auch die mit Gas beleuchteten Verkehrsschilder oder Wegweiser. Hamburg dürfte damit bundesweit vorn gelegen haben. Bei der Gesamtzahl der Gasleuchten bewegte sich Hamburg nach Berlin auf dem zweiten Platz. Die gesamte Gasstraßenbeleuchtung wurde nach der Erdgaseinführung auf das neue Gas umgestellt. Umso unverständlicher war daher die Entscheidung, sich von der Gasbeleuchtung zu trennen. Originale ehemalige Gasleuchten mit inzwischen elektrischen Leuchtmitteln findet man gelegentlich im Stadtbild.



Oben: Prachtvoller Gaskandelaber mit 13 Laternen auf dem ehemaligen Holstenplatz (heute Johannes-Brahms-Platz) vor der Laeishalle. Entwurf aus dem Jahr 1882 von Franz Andreas Meyer (1837-1901); kleines Bild links: Die Konstruktionszeichnung des Kandelabers. Bilder: unbek./Slg. PGL

DIE FRÜHEN JAHRE



Oben v.l.: Vierseitige Gaslaterne im Hof in der Altstädter Straße (um 1880), Rundmantellaterne im Kugelsort/ Gängeviertel (1898), Fahrleitungsmast mit drei sechseckigen Leuchten (wie „Berliner Schinkellaterne“) am Großen Burstah (um 1900); unten Auf dem Sande (um 1880 – heute ist hier die Speicherstadt), Brückenkandelaber mit drei Kugellaternen, daneben sechsseitige Modellleuchten. Bilder: unbek./Slg. ProGaslicht



BESONDERE KANDELABER



Fünfarmiger Gaskandelaber (Standort nicht bekannt), Gaskandelaber an der Jungfernbrücke (1930)

Bild rechts:

Die von 1865 bis 1868 errichtete Lombardsbrücke gehört zu den beliebtesten Fotomotiven der Hansestadt. Besonders auffällig sind die gusseisernen Gaskandelaber mit Kugelleuchten, entworfen von dem aus Schlesien stammenden Bildhauer Carl Börner (1828-1905). Die Kandelaber wurden später elektrifiziert.
Bildquellen: unbekannt/Slg. PGL



GASWERKE UND GASBEHÄLTER IN HAMBURG



Oben: Gasbehälter Fuhlsbüttel (um 1920), er wurde 1911 errichtet und 1977 abgerissen. Unten das Gaswerk Tiefstack (um 1930), in Betrieb seit 1903, im Krieg weitgehend zerstört.



Die 1960 gebaute Kokerei Kattwyk in Hamburg-Wilhelmsburg wurde 1981 abgerissen

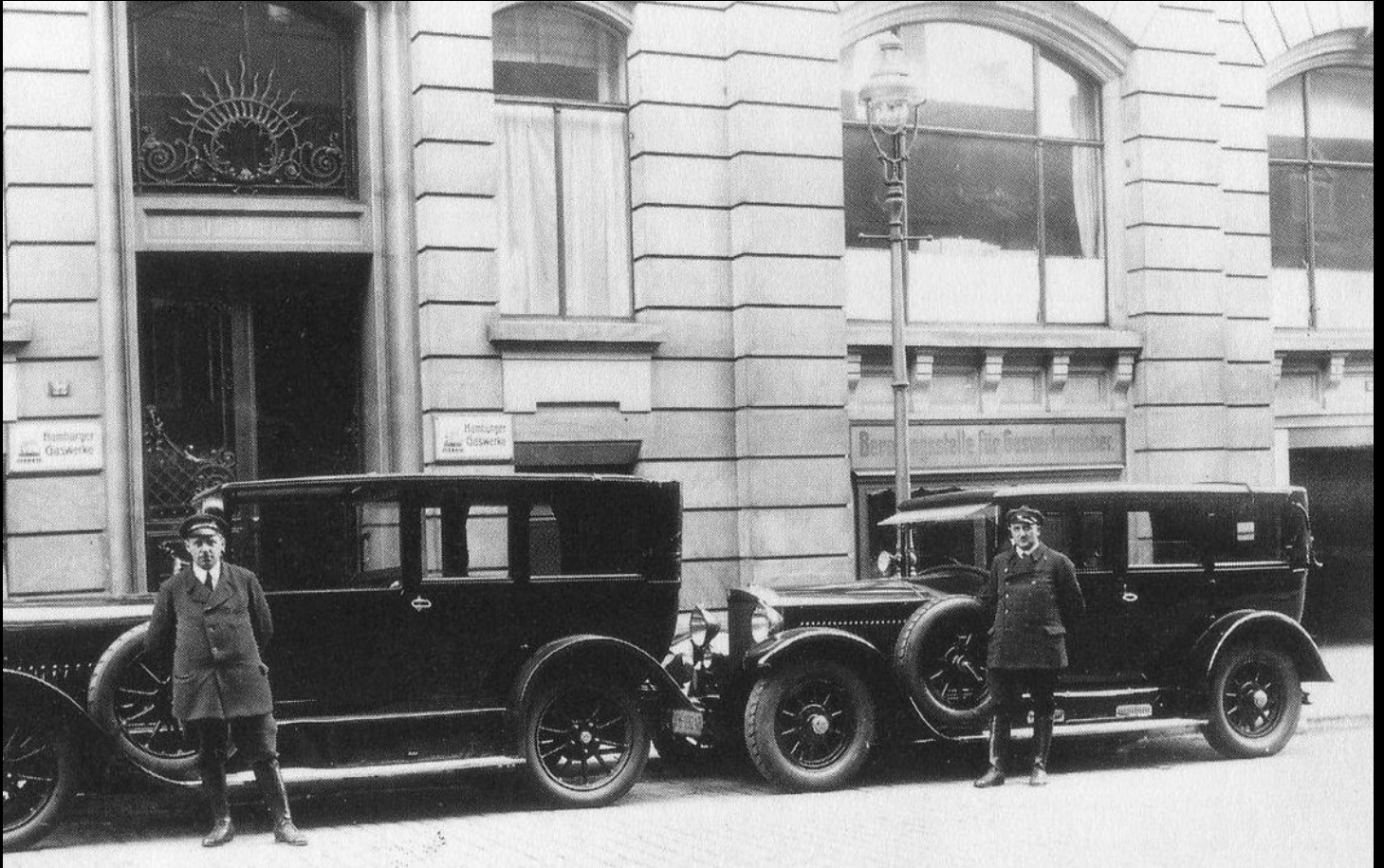
GASLATERNEN —

TYPISCH HAMBURG

Großes Bild rechts: Klassische Hamburger Gaslaterne („Hamburger Pfosten“), vermutlich 1930er Jahre; unten Wand-Gaslaterne (wahrscheinlich nach 1950); ganz unten links eine ehemalige Rundmantellaterne, umgebaut zur sechseckigen Laterne, gut sichtbar der Meteor-Fernzünder (nach 1945); unten rechts eine sechsseitige Schubscheibenleuchte aus Altona mit Horstmann-Zünduhr (vermutlich 1920er Jahre). Bilder: Slg. PGL

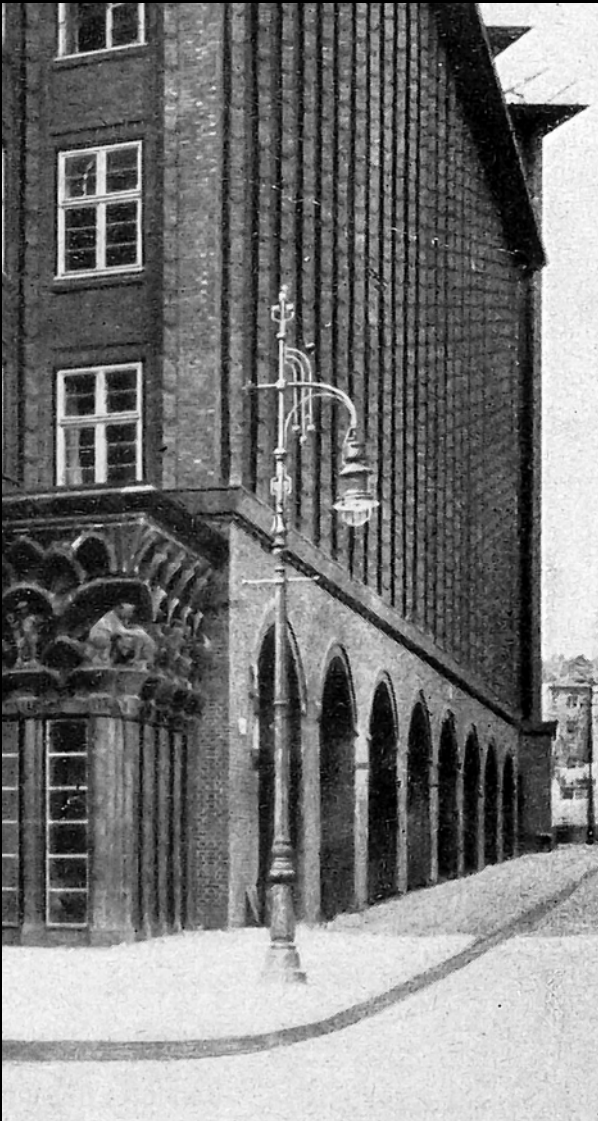


GASLATERNEN ZWISCHEN 1920 UND 1935



Oben: Chauffeure warten am Standort der Hamburger Gaswerke, Kurze Mühren 22, im Hintergrund eine Gasaufsatzleuchte der Bauart „Köln“ (um 1925); unten links das 1922-24 im Backstein-expressionismus erbaute Chilehaus, entworfen von Franz Höger. Davor Gashängeleuchten an Gusskandelabern (1930); rechts Gashängeleuchten von Graetzin in der Helgoländer Allee (um 1928).
Bilder: oben und rechts Slg. PGL, unten links: Bundesarchiv B_145_Bild P 063980





Links: Jugendstil-Gaskandelaber mit Hängeleuchte (vermutlich Graetzin) um 1920 am Chilehaus, Bild (Ausschnitt): Carl Dransfeld; rechts sechsseitige Gaslaterne (Modell Altona) in Oevelgönne (1930er Jahre), Bildquelle: unbekannt/Slg. PGL; unten arbeitslose Hafendarbeiter im Hafenviertel (Januar 1931), Bild: unbek. Fotograf/Bundesarchiv Bild 102-11008



HAMBURGER GASBELEUCHTUNG NACH 1945



In den 1950er Jahren wurden vermehrt Gasansatzleuchten eingesetzt, eine Besonderheit waren die Laternen an Haltestellen vom Straßenbahnen, Bussen oder Fähren (oben). Unten die seltene Aufnahme eines Obusses in Hamburg-Harburg mit einer doppelarmigen Gasleuchte (Ansatzleuchten). Nur in Harburg gab es diese Obusse, sie waren ab 27. April 1948 im Einsatz, die Linie 43 wurde am 8. Februar 1953 nach Fleestedt verlängert. Dabei waren die Doppeldecker-Obusse eine Attraktion. Der Obus-Betrieb endete bereits am 19. Januar 1958, da man den Fahrdraht als hässlich empfand, außerdem sollten die wichtigen Ausfallstraßen für den Autoverkehr ausgebaut werden. Bild: Obusse in Deutschland, L. Kenning





Links oben: Gaslichtmast mit Möglichkeit zum Herablassen der Leuchte, Straße und Bildquelle nicht bekannt; rechts Gashängeleuchte der Firma Maxilux aus Hamburg-Schnelsen in Tonndorf, Ahrensburger, Ecke Dammwiesenstraße (13. Oktober 1957, Bild Helmut Ebert; unten Blick in die Herbertstraße auf St. Pauli. Die Straße wird seit ihrer Bebauung im 19. Jahrhundert zur Prostitution genutzt. Die Sichtblenden an den Enden der Straße ließ die NS-Stadtverwaltung 1933 anbringen. Zu sehen sind Maxilux-Gashängeleuchten an Wandbefestigungen. Die Szene im Hintergrund mit Sargträgern und Sarg sowie dem Kneipennamen „Seemannsgarn“ wirkt skurril. Bildquelle: unbekannt/Slg. PGL





Hamburg-Eppendorf, Eppendorfer Landstraße: Gasmaste, die ursprünglich für Hängeleuchten konstruiert worden waren, wurden hier umgebaut und daran Gasreihenleuchten montiert (1960er Jahre). Bild: Heidi Pulley Boyes



Der Harvestehuder Weg in Eimsbüttel mit Gasreihenleuchten, sie waren damals das „non-plus-ultra“ der Gasstraßenbeleuchtung. Bild: unbekannt/Slg. PGL



Maxilux-Gasleuchten waren in Hamburg häufig anzutreffen. Links und in der Mitte an Fahrleitungsmasten für die Straßenbahn befestigt (1950er Jahre); rechts eine Maxilux-Hängeleuchte an einem Jugendstil-Kandelaber mit Ausleger, an dem ursprünglich die Laternen heruntergelassen werden konnten. Bilder links: Slg. Klaus Gevatter, rechts K.H. Lindow



Oben: Eine Gasansatzleuchte, Typ „Bamag U11“ in der Afrikastraße; rechts eine Rundmantellaterne, die als sechsseitige Laterne umgebaut wurde (Eppendorf, 1960er Jahre).



Oben: An den Landungsbrücken in St. Pauli war ebenfalls Gasbeleuchtung (1950er Jahre); unten gusseiserne Maueraufsätze mit sechseckigen Gaslaternen an der Köhlbrandtreppe (St. Pauli), Bilder: unbek./Slg. PGL



DIE MÄNNER DER HAMBURGER GASWERKE IM EINSATZ

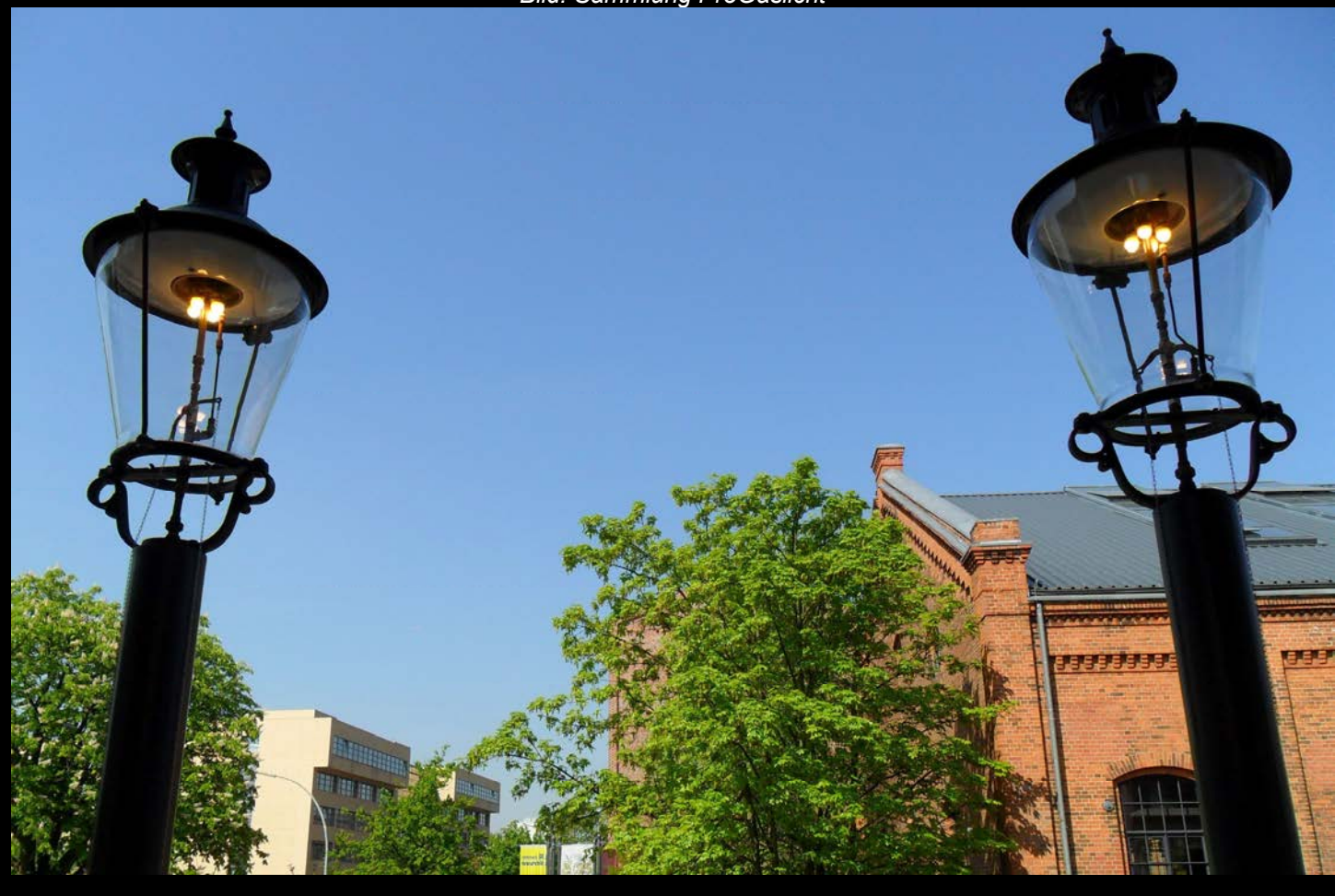


Bildquellen: Hamburger Gaswerke, ansonsten unbekannt. Sammlung ProGaslicht





Oben: Gasansatzleuchten auf dem Fischmarkt, St. Pauli (1970er Jahre), Bild: unbekannt; unten: Auf dem Gelände des früheren Gaswerks HH-Bahrenfeld stehen zwei privat betriebene Gaslaternen. Sie gehören zu der dort befindlichen Tanzschule „Die Schrittmacher“. Die Gaslaternen wurden 2010 von einem Vereinsmitglied technisch aufgearbeitet.
Bild: Sammlung ProGaslicht





Gasreihenleuchten waren bis zum Abriss der Gasbeleuchtung in großen Stückzahlen vorhanden, darunter auch besondere Konstruktionen. Oben links Doppel-Reihenleuchte in HH-Wandsbek, Walddörferstraße (1980), rechts Doppel-Reihenleuchte in HH-Rothenburgsort am Ausschläger Elbdeich (1980). Bildquelle: Niels Focken

ANZAHL DER GASLEUCHTEN, TEILWEISE MIT VERGLEICHSAHLEN

- 1862:** 5.500 Gasleuchten (180.000 Einwohner) ohne Altona (dort 1.000 Gaslaternen)
- 1889:** 15.000 Gasleuchten (davon mehr als die Hälfte privat)
- 1893:** 24.166 Laternen (Gas, Öl, Strom, mehr als die Hälfte privat)
- 1925:** 15.985 Gasleuchten, 5.944 elektr. Bogenlampen, 2.533 elektr. Glühlampen
- 1939:** 38.400 Gasleuchten, 23.168 elektrische Leuchten (Einwohnerzahl 1.711.877), Erhebung 30. Juni 1939
- 1953:** 18.360 Gasleuchten, 28.780 elektrische Leuchten (Einwohnerzahl 1.705.721), Erhebung 30. Juni 1953
- 1954:** 19.029 Gasleuchten, 32.130 elektrische Leuchten (Einwohnerzahl 1.752.125), Erhebung 31. Dez. 1954
- 1966:** 24.287 Gasleuchten mit 129.616 Glühkörpern (Einwohnerzahl rund 1.850.000)
- 1969:** 22.000 Gasleuchten

Anfang **1983** existierte keine einzige öffentliche Gasleuchte mehr (Einwohnerzahl damals etwa 1.600.000). Heute werden in Hamburg 123.000 elektrische Leuchten betrieben.

Mehr über Hamburgs Gaslicht in den Zündfunken Nr. 25, 40, 50 und 67 (Reportage Gasbeleuchtete Verkehrszeichen)

Bettina Raetzer-Grimm

Quellen:

Anderthalb Jahrhunderte Hei Gas, Jubiläumsschrift der Hamburger Gaswerke (1994), Kurt Grobecker, Kurt Hartung



Wartung eines vierarmigen elektrisch betriebenen Kandelabers (1950er Jahre). Bildquelle: unbekannt/Slg. PGL

VOR 200 JAHREN GEBOREN : KÖNIGIN VICTORIA - DIE GROSSMUTTER EUROPAS



Victoria kurz vor der Thronbesteigung 1837.
Bild: Henry Thanworth Wells (1828-1903)

In diesem Jahr jährt sich zum 200. Mal der Geburtstag der englischen Königin Victoria. Das England des 19. Jahrhunderts ist so untrennbar mit seiner Königin Victoria verbunden, dass das ganze Zeitalter ihren Namen erhielt. Die Queen war mehr als 60 Jahre Regentin ihres Landes. In ihre Herrschaftszeit fällt der Aufstieg Englands zur führenden Welt- und Wirtschaftsmacht.

Victoria – gebürtig Princess Alexandrina Victoria of Kent – (geboren 24. Mai 1819 im Kensington Palace, London; gestorben 22. Januar 1901 in Osborne House, Isle of Wight) war von 1837 bis 1901 Königin des Vereinigten Königreichs von Großbritannien und Irland, ab dem 1. Mai 1876 trug sie als erste britische Monarchin zusätzlich den Titel Kaiserin von Indien (Empress of India).

Mit der Thronbesteigung Victorias am 20. Juni 1837 endete aufgrund des im Königreich Hannover geltenden Salischen Gesetzes, das Frauen von der Thronfolge ausschloss, die seit 1714 bestehende Personalunion zwischen Großbritannien und Hannover. Während der

folgenden 63-jährigen Regierungszeit Victorias erreichte das Britische Empire den Höhepunkt seiner politischen und ökonomischen Macht, die Ober- und Mittelschichten erlebten eine beispiellose wirtschaftliche Blütezeit (Viktorianisches Zeitalter). Prägend für ihre Regentschaft waren der Einfluss ihres deutschen Ehemannes Albert von Sachsen-Coburg und Gotha sowie ihr nahezu vollständiger Rückzug aus der Öffentlichkeit nach dessen Tod 1861. Insgesamt interpretierte Victoria ihre Rolle als konstitutionelle Monarchin sehr eigenwillig und durchaus selbstbewusst.

Mit einer Regierungszeit von insgesamt 63 Jahren, sieben Monaten und zwei Tagen war Victoria die am längsten amtierende britische Monarchin, ehe sie am 9. September 2015 von Elisabeth II. übertroffen wurde. Aufgrund ihrer zahlreichen Nachkommen erhielt sie den Beinamen „Großmutter Europas“; sie ist beispielsweise sowohl Urgroßmutter der aktuellen Königin Elisabeth II. als auch von deren Ehemann Prinzgemahl Philip, Duke of Edinburgh.

Der Tod Victorias beendete die Herrschaft des Hauses Hannover, die mit der Thronübernahme ihres ältesten Sohnes Eduard VII. auf das Haus Sachsen-Coburg und Gotha überging (ab 1917 umbenannt in Haus Windsor).

Als Victoria am 20. Juni 1837 zur Königin von Großbritannien und Irland gekrönt wird, kann noch niemand ahnen, dass ihr Name einmal repräsentativ für das ganze Jahrhundert stehen wird.

SYMBOL DES EMPIRES

Aber sie war nicht nur Königin der Briten und Kaiserin der Inder, sie war vor allem deutsch: „In Deutschland [...] sieht man Victoria als Sinnbild alles Britischen, in Großbritannien hingegen beurteilt man sie als ausgesprochen deutsch.“

Victoria war die Enkelin des britischen Königs George III., eines Mannes, der 60 Jahre König war, ab 1811 aber durch seinen Sohn vertreten wurde, den man zum Prinzregenten ernannte. George III. war ein bescheidener, durchaus beliebter Monarch, der 15 Kinder zeugte. Doch er galt ab 1811 als geisteskrank, Blind- und Taubheit sowie Demenz kamen hinzu. Victoria sollte ihren Großvater nicht mehr kennenlernen, George III. starb sieben Monate nach der Geburt Victorias. Und Victoria hatte noch ein



Queen Victoria im Jahr 1843, Gemälde von Franz Xaver Winterhalter (1805-1873)

weiteres Handicap: Sie kam, so würde man es heute sagen, aus einer dysfunktionalen Familie. Ihr Vater war der cholerische Herzog Edward Augustus von Kent, der 1818 die bereits verwitwete Prinzessin Victoria von Sachsen-Coburg heiratete und mit ihr in Eberbach am Neckar wohnte. Edward Augustus hatte als vierter Sohn des Königs ursprünglich so gut wie keine Aussichten auf die Thronfolge. Er verlegte sich stattdessen zunächst auf ein Leben als Frauenheld, was Victoria Zeit ihres Lebens abstoßend fand – und später mit ehelicher Treue und Familienorientiertheit konterkarierte. Als die Prinzessin schwanger wurde, fuhr der Herzog mit seiner Frau flugs nach London, damit der mutmaßliche Thronerbe – bekanntlich wurde es eine Thronerin – auch in Großbritannien das bereits flackernde Gaslicht der Welt erblicken konnte. Durchaus ungewöhnlich für die damalige Zeit wurde die kleine Prinzessin von der deutschen Geburtshelferin Charlotte von Siebold – diese gilt als erste Frauenärztin Deutschlands – zu Welt gebracht, direkt nach der Geburt gegen Pocken geimpft und von ihrer Mutter selbst gestillt. Der Vater schrieb wenig charmant an seine in Coburg lebende Schwiegermutter, „das Mädchen sei fett wie ein Rebhuhn“. Herzog Edward Augustus überlebte die Geburt seiner Tochter nur um wenige Monate, Victorias Vater starb wie ihr Großvater ebenfalls 1820.

Dass Victoria 17 Jahre später, im Jahr 1837 auf den Thron kam, verdankte sie der Tatsache, dass alle anderen Anwärter das Zeitliche gesegnet hatten. Eine achtzehnjährige, schlecht vernetzte Tochter einer Deutschen auf dem Thron, davon erhofften sich Viele, die Königin manipulieren zu können.

BRITANNIENS AUFSTIEG ZUR WELTMACHT

Während immer größere Teile des Planeten britisch wurden (Ausreißer: Die rebellischen, amerikanischen Kolonien, die sich schließlich für unabhängig erklärten), fielen die Georgs (König Georg III. und dessen ältester Sohn Georg IV.) entweder gar nicht oder nur unangenehm auf - besonders der letzte, eine aufgequollene Königs-Katastrophe, der riesige Mahlzeiten mit Seen von Alkohol hinunterspülte und die Briten mit einer Ehe in Atem hielt, die in der Hölle geschlossen worden war: Es war Hass auf den ersten Blick zwischen der streng riechenden Caroline von Braunschweig und Georg IV., der nur ein einziges Mal mit ihr schlief, nachdem er sich betrunken hatte, „um meinen Ekel vor dieser Person zu überwinden“. Das Ergebnis war eine Tochter, doch kurz nach deren Geburt ergriff der Gatte die Flucht und versuchte vergebens, sich von seiner Frau scheiden zu lassen. Zu seiner Krönung durfte sie nicht kommen. Georg IV. starb 1830 und wurde nicht betrauert. Es sollte aber noch sieben Jahre dauern, bis Victoria das Zepter übernahm. In der Zwischenzeit (von 1830 bis 1837) regierte mit Wilhelm IV. ein Bruder Georgs. Im Gegensatz zum prunk- und verschwendungssüchtigen Georg war Wilhelm ein bescheidener Monarch. Allerdings ließen dessen Manieren zu wünschen übrig. Er spuckte in der Öffentlichkeit wie ein Seefahrer, galt als cholerisch und vulgär. Gleichzeitig galt er als volksnah, lehnte Distanz zu seinen Untertanen ab und spazierte schon mal zivil im Alleingang durch London. 1837 starb Wilhelm (William).

VICTORIA RETTET DEN RAMPONIERTEN RUF DER MONARCHIE

Es war seine Nichte Victoria, die nun den ramponierten Ruf der Monarchie rettete und Großbritannien endgültig mit dem Haus Hannover versöhnte. Sie herrschte über ein Fünftel der Erde und ein Viertel der Weltbevölkerung zu einer Zeit, in der sich die Lebensbedingungen ihrer Untertanen durch die industrielle Revolution und rasanten technischen Fortschritt dramatisch änderten. Dazu trug sie wenig bei; sie dominierte die nach ihr benannte Ära hauptsächlich dadurch, dass sie einfach da war - eine kleine, mollige Person, willensstark und zu Wutanfällen neigend, starrköpfig und voller Vorurteile, selbstgerecht und auf eine verletzte Art direkt, aber auch scharfsinnig.

Bereits im Sommer 1836 lernte Königin Victoria ihren späteren Mann Prinz Albert von Sachsen-Coburg-Gotha in London kennen. Albert war gleichzeitig auch ihr Cousin. Die Thronfolgerin war ganz angetan von dem jungen Prinzen. Im darauffolgenden Jahr starb König Wilhelm IV. und Victoria



*Blick in den Bahnhof von Birmingham mit Gaskandelabern, Dampflok und Reisezugwagen. Als Victoria gekrönt wurde, war die Industrielle Revolution bereits voll im Gange. Gasbeleuchtung und Eisenbahn waren Triebfedern der Industrialisierung.
Bildquelle: unbekannt/Sammlung ProGaslicht*



Königin Victoria und ihr Mann Albert im Jahr 1854,
Bild: Roger Fenton

überdauert hat: Der begeisterte Hobby-Fotograf brachte gezielt die Aufnahmen des königlichen Weihnachtszimmers in Umlauf und inszenierte so das royale Familienglück als Blaupause für die aufsteigende britische Mittelschicht.



Prinz Albert im Jahr 1860. Bild: J.J.E. Mayall

wurde am 28. Juni 1838 in Westminster Abbey zur Königin gekrönt. 400.000 Besucher waren dazu nach London gekommen, um den Feierlichkeiten beizuwohnen. Der Beginn ihrer Regentschaft war vor allem durch das gute Verhältnis zu ihren beiden Mentoren geprägt. Zum einen Ihr Onkel, Leopold I., der König der Belgier war, zum anderen ihr Premierminister Lord Melbourne. Mit Letzterem beriet sie sich in allen wichtigen Fragen, von privaten Dingen bis zur Politik. Auch ihre Zuneigung zu Prinz Albert teilte sie frühzeitig Lord Melbourne mit. Am 10. Oktober 1839 traf Albert erneut zu einem Besuch in London ein, wenige Tage später hielt sie – protokollarisch korrekt – um die Hand Alberts an. Die geplante Hochzeit kam nicht überall gut an, viele fanden Albert als Ehemann nicht standesgemäß. Schließlich fand am 10. Februar 1840 die Trauung statt. Albert litt anfangs daran, dass er am politischen Tagesgeschäft nicht teilnehmen durfte. Doch das änderte sich mit der Geburt der Kinder. Schon am 21. November 1840 kam Tochter Victoria „Vicky“ zur Welt, die Kleine heiratete später den preußischen Kronprinzen Friedrich und sollte 1888 deutsche Kaiserin werden. Nach der Geburt wurde Albert im Kronrat aktiv. Alberts politisches Wirken war darauf ausgerichtet, dass der Königshof politisch neutral sein müsse. Der Prinz beriet seine Frau Victoria nun in allen politischen Angelegenheiten. Victoria vertraute ihrem innig geliebten Partner geradezu blind.

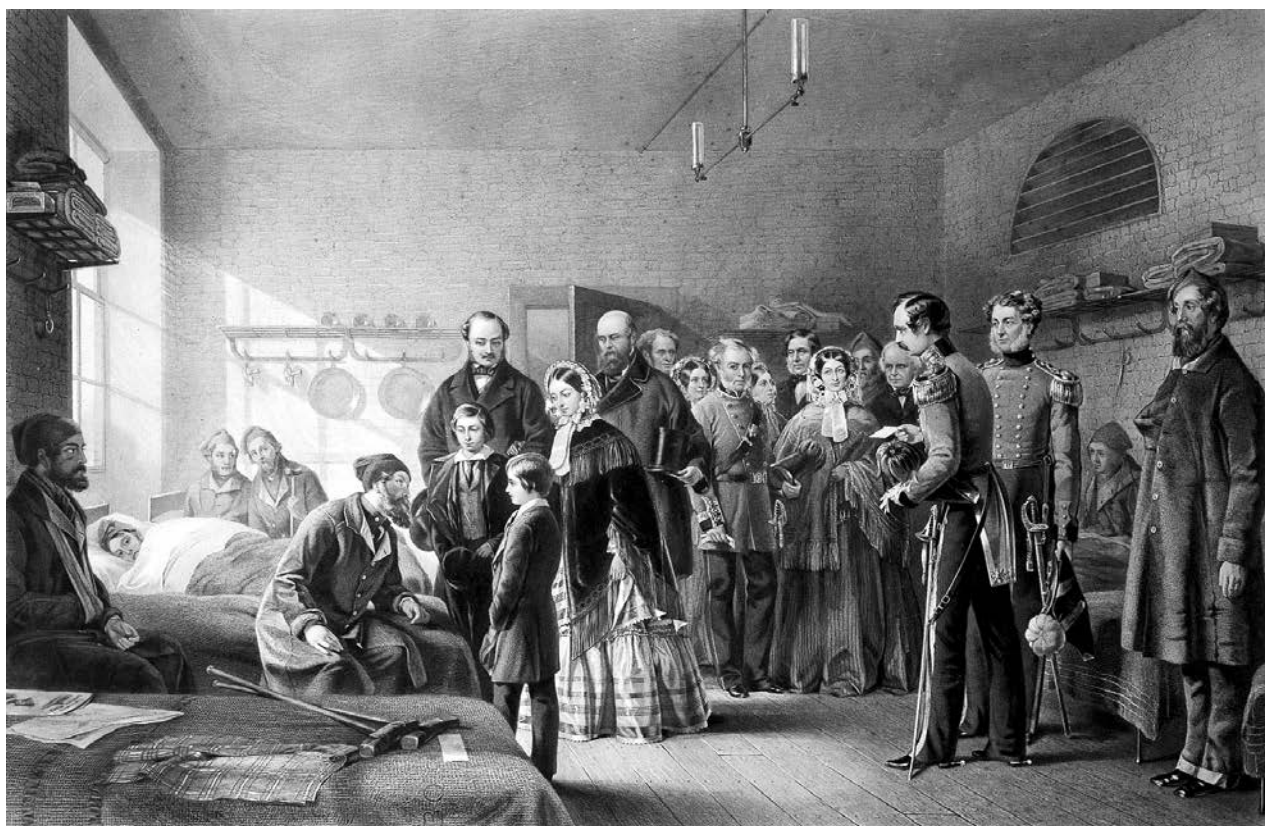
Albert war es, der erstmals royale Öffentlichkeitsarbeit betrieb: Er selbst bereite mit der Queen das Land und schickte seine Söhne stellvertretend ins Empire. Damit exportierten die Royals die Popularität der Krone – eine Reisepolitik, die das britische Königshaus bis heute weiterführt. Die erste große Auslandsreise des Paares führte sie nach Coburg, wo beide begeistert empfangen wurden. Seit diesem Besuch bezeichnete Victoria Coburg und Schloss Rosenau als ihre zweite Heimat. Hier würde sie am liebsten leben, wäre sie nicht Königin von England. Außerdem war Albert auch der Architekt der zweiten Vermarktungs-Masche, die

Im Gegensatz zu vielen anderen arrangierten Vermählungen zwischen Herrschaftshäusern war bei Victoria und Albert tiefe Zuneigung im Spiel. Sie hatten – damals selten – tatsächlich aus Liebe geheiratet. Eheliche Treue, Familienzusammenhalt, Bildung, Sparsamkeit – die modernen Briten sogen diese Werte gierig auf. Queen Victoria, die uns heute oft als langlebig, aber auch langweilig erscheint – sie war der Kontrapunkt zum Image des verlotterten Königshauses, häuslich, entpolitisiert – und damit populär.

VICTORIA WAR GAR NICHT SO PRÜDE

Vor zwei Jahren spekulierte die amerikanische Historikerin Pauline Maier über das Intimleben von Königin Victoria, es sei wohl von Abscheu vor jeder Art geschlechtlichen Umgangs geprägt gewesen. Sex habe ihr wie Generationen von Frauen als „widerwärtige Verpflichtung“ gegolten, denn sie seien in der Vorstellung erzogen worden, „dass nur anomale Frauen Begierde empfinden.“

Nun war Victoria, die mit 18 Jahren den Thron bestieg und einem ganzen Zeitalter den Namen gab, keineswegs „viktorianisch“, also nach dem landläufigen Vorurteil über ihr Jahrhundert prüde, frigid, frustriert und von Heuchelei erfüllt. Im Gegenteil: Victoria zeichnete gern männliche Akte und sammelte Kunstwerke mit nackten Gentlemen. Eine Aktzeichnung des Malers William Mulready machte sie sogar ihrem geliebten Prinzgemahl Albert, dem Vater ihrer neun Kinder, zum Geschenk. Während Pfarrer und Ärzte noch den Gebrauch des neuen Narkosemittels Chloroform zur Linderung der oft unerträglichen Geburtswehen verdammten, gab die Königin 1853 ein gutes Beispiel, wobei sie als Oberhaupt der Anglikanischen Kirche zum Entsetzen frommer Würdenträger das göttliche Gebot Genesis 3,16 „Du sollst mit Schmerzen Kinder gebären“ getrost verletzte.



Königin Victoria und Prinz Albert besuchen verwundete britische Soldaten während des sogenannten türkisch-russischen Krim-Krieges (1853-1856). Die Briten standen dabei auf Seiten der Türken. Die Gasbeleuchtung an der Decke ist gut zu erkennen. Bild: Wellcome Library London, L 0012176.

DER FRÜHE TOD DES GELIEBTEN MANNES

Prinz Albert starb völlig überraschend am 14. Dezember 1861 im Alter von nur 42 Jahren, zu diesem Zeitpunkt war er mit Victoria bereits 22 Jahre verheiratet. Als offizielle Todesursache wurde Typhus bekanntgegeben. Nach neueren Erkenntnissen wird allerdings Magenkrebs vermutet. Der Tod ihres geliebten Mannes ließ Victoria in eine tiefe Verzweiflung und Trauer fallen, die sie deutlich in etlichen Briefen an ihre Verwandten zum Ausdruck brachte. So schrieb sie eine Woche nach seinem Tod an ihren Onkel Leopold I., den König der Belgier: „Mein Leben als glücklicher Mensch ist zu Ende! Die Welt ist für mich zu Ende! Wenn ich doch weiterleben muß, so ist es um unserer vaterlosen Kinder Willen [...] Sein Edelmut war zu groß, sein Streben zu hoch für diese elende Welt! Sein Geist lebt nun in der Welt, die er verdient!“



Victoria und Albert mit ihren neun Kindern. Bild: unbekannt/Slg. PGL

Victorias Trauer nahm nun seltsame Formen an: So blieb das Schlafzimmer von Albert über die nächsten Jahrzehnte unverändert, jeden Abend wurde warmes Wasser in sein Zimmer gestellt und auch das Bettzeug wurde regelmäßig gewechselt. Victoria soll Gewissensbisse gehabt haben, dass ihre Trauer mit der Zeit nachließ. Die Schuld an Alberts Tod gab sie ihrem ältesten Sohn und Thronfolger Albert Eduard, der aufgrund seines ausschweifenden Lebensstils an seinem Studienort Cambridge vom bereits fiebernden Vater drei Wochen vor dessen Tod besucht worden war, um ihn zur Ordnung zu rufen. Sich selbst machte sie Vorwürfe, weil sie nicht ausreichend für ärztlichen Beistand gesorgt habe. Albert wurde nicht in der Sankt Georgs Kapelle von Schloss Windsor, sondern im Mausoleum von Frogmore bei Schloss Windsor beerdigt, das Queen Victoria eigens für sie beide in Auftrag gegeben hatte und in dem sie 40 Jahre später neben ihm zur Ruhe gebettet wurde.



Das Albert Memorial in Manchester, drum herum stehen Gaskandelaber. Bild: unbekannt/Slg. PGL

Um das Andenken an Albert wachzuhalten, ließ sie weltweit in einem einmaligen Totenkult unzählige Albert-Denkmäler errichten - das erste in Coburg. Victoria reiste mit ihren neun Kindern eigens in das Herzogtum, um das Monument persönlich einzuweihen. Es steht noch immer auf dem Coburger Marktplatz.

In London lässt sie als nationale Gedenkstätte das Albert-Memorial im Hyde Park errichten. Direkt gegenüber entsteht die Royal Albert Hall of Arts and Sciences - ein Prachtgebäude, das einem römischen Amphitheater nachempfunden ist und 8.000 Personen Platz bietet. Eine über 4.000 Seiten umfassende, fünfbandige Biografie soll das Werk Alberts für alle Zeiten festhalten.

EIN LEBEN VOLLER TRAUER

Nach Alberts Tod 1861 trug Victoria bis zum Ende ihres Lebens Trauer und weigerte sich jahrelang, in der Öffentlichkeit aufzutreten. Zwar erfüllte sie weiterhin pflichtbewusst ihre Amtsgeschäfte, doch erschien sie in vier Dekaden der Wittwenschaft nur siebenmal zur Parlamentseröffnung, und wenn sie sich ihren Subjekten zeigte, dann hauptsächlich, um Monumente einzuweihen, die Albert gewidmet waren. Doch trotz - oder gerade wegen - dieses Lebens im Verborgenen mutierte sie gegen Ende des 19. Jahrhunderts zur nationalen Ikone. Vorher aber sank ihre Beliebtheit beträchtlich, weil sie sich nicht in die Öffentlichkeit begab. Es ist die Zeit sozialer Spannungen.

Ihr Diener John Brown, seit Alberts Tod stets an ihrer Seite, half ihr, den Schmerz zu überwinden. Die Boulevardpresse bauschte die enge Beziehung zum Skandal auf. Die Queen wird als „Mrs. Brown“ geschmäht, das Ansehen der Monarchie sinkt auf einen Tiefpunkt. Körperlich relativ klein, wird Victoria mit zunehmendem Alter immer korpulenter und wirkt behäbig. Rein äußerlich verkörpert sie das Gegenteil von dem was sie

repräsentiert: eine unerschütterliche Weltmacht. Um ihr körperliches Manko zu kaschieren, lässt sie sich nur sitzend fotografieren - oder sie steht auf einem nicht sichtbaren Schemel, der sie größer wirken lässt.



Feierlichkeiten zum 60. Thronjubiläum 1898. Bild: unbekannt/Slg. PGL

Zwar revolutionierte sie nicht ihr Land, aber sie revolutionierte das Bild der Monarchie, die unter ihr zu einer moralischen Institution wurde, von der man seither erwartet, dass sie allzeit und insbesondere durch ein vorbildliches Familienleben ein leuchtendes Beispiel gibt.

Insgesamt neun Kinder schenkte sie ihrem Mann und Cousin Albert von Sachsen-Coburg und Gotha, in den sie verliebt war bis zu seinem Tod und darüber hinaus. Dass sie nach jeder Geburt an Depressionen litt, Säuglinge hässlich fand und Stillen widerlich, konnten ihre Untertanen nicht wissen: Die königliche Familie war fast so heilig wie die von Maria, Josef und Jesus. Während ihrer Regentschaft wurden insgesamt sieben Attentate auf sie verübt, alle überstand sie ohne nennenswerte Verletzungen.

Anlässlich der Heirat einer ihrer Enkelinnen mit dem Großherzog von Hessen war sie 1894 ein letztes Mal in Coburg. Es war der siebte Besuch in der Heimatstadt ihres Mannes und ihrer Mutter. Eine andere Enkelin verlobte sich während der Hochzeitsfeierlichkeiten mit dem russischen Thronfolger, dem späteren Zar Nikolaus II. Die Enkelin wurde zusammen mit ihrem Mann 1918 von den Bolschewisten ermordet.

EUROPAS GROSSMUTTER

Die Feiern gingen als das letzte große Familientreffen in die Geschichte ein - 20 Jahre vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges. Victoria galt nun mit einiger Berechtigung als Großmutter Europas. Die Kinder und Enkel der Queen saßen auf den Thronen von Norwegen, Schweden, Dänemark, Deutschland, Russland, Jugoslawien, Rumänien, Griechenland und Spanien sowie in den Häusern Sachsen-Coburg und Gotha, Hohenzollern, Hohenlohe-Langenburg und Leiningen. 1897 feierte Queen Victoria - umjubelt von ihrem Volk - ihr diamantenes Thronjubiläum.

Großes menschliches Leid ereilte die Königin zum Ende ihres Lebens: der Tod von Kindern, Enkelkindern und Freunden. Bereits 1878 hatte sie den Tod ihrer Tochter Alice ertragen müssen. Als ihr Sohn Alfred, regierender Herzog von Sachsen-Coburg und Gotha, Mitte 1900 starb, erwog sie im Oktober 1900 einen Besuch in Coburg. Sie wollte seine Grabstätte, das Herzogliche Mausoleum auf dem Coburger Glockenberg besuchen. Doch dazu kam es nicht mehr. Im Oktober starb ihr Lieblingsenkel, im November erfuhr sie von der tödlichen Krankheit ihrer ältesten Tochter und Weihnachten starb ihre engste Vertraute. Drei Wochen später endete Victorias Tagebuch mit dem Eintrag vom 13. Januar 1901.



Familientreffen bei einer Hochzeit in Coburg 1894: Königin Victoria und ihre große Familie, darunter ihr späterer Nachfolger, König Edward VII., außerdem Zar Nikolaus II. von Russland mit Zarin Alexandra sowie der deutsche Kaiser Wilhelm II. Bild: nachcoloriert, Quelle unbek./Slg. PGL



„Europas Königin“: Victoria im Jahr 1882. Bild: Alexander Bassano

Ohne schweren Todeskampf schief sie am 22. Januar 1901 für immer ein. Zehntausende gaben ihr das letzte Geleit. Auch für Victoria wurden nun weltweit Denkmäler errichtet. Städte, Straßen und Landschaften erhielten ihren Namen. 100 Jahre später zählten die Statistiker 9 Kinder, 41 Enkelkinder und 864 weitere Nachkommen. Was bleibt, ist nicht nur die Erinnerung an eine große Frau der Geschichte. In ihrer Regentschaft fielen weltweit 229 Kriege, Strafexpeditionen, Massaker und Feldzüge.

Als Victoria 1901 starb, war gerade ein neues Jahrhundert angebrochen - es sollte ein Jahrhundert der menschlichen und politischen Tragödien werden. Ihre Enkel Nikolaus II. von Russland, König Georg V. von Großbritannien und der Deutsche Kaiser Wilhelm II. standen sich schon bald in einem verheerenden Krieg gegenüber. Im Verlauf des Ersten Weltkrieges sah sich der englische König gezwungen, in Anbetracht der Feindschaft mit Deutschland das „Haus Sachsen-Coburg und Gotha“ in Großbritannien in „Haus Windsor“ umzubenennen.



Victoria-Statue mit Gaslaterne in Windsor, geschaffen 1887 von dem österreichisch-ungarischen Bildhauer Joseph Edgar Böhm (1834-1890). Bild: unbek./Slg. PGL

DIE NEUZEITLICHE GROSSMACHT

Unter der Regentschaft Victorias verlor die Monarchie weitgehend ihre Macht und wandelte sich zu einer repräsentativen Instanz. Denn die Geschehnisse des Landes prägten schon im 19. Jahrhundert nicht mehr Krone und Adel, sondern Industrielle, Handelsgesellschaften und ambitionierte Politiker. Trotzdem verkörperte Victoria sowohl den Wandel Großbritanniens zur neuzeitlichen Großmacht als auch das Festhalten an bürgerlichen Traditionen und Konventionen. So meldeten sich während ihrer Regierungszeit die ersten Kämpferinnen für Frauenrechte zu Wort, doch die Queen hielt deren Ziele für überflüssig und unsittlich.

Die Entwicklung Englands zur führenden Wirtschaftsmacht des 19. Jahrhunderts war schon sehr früh durch die industrielle Revolution angelegt. Nirgendwo sonst in Europa vollzog sich der Wandel von handwerklicher Produktion zu industrieller Fertigung schneller und gründlicher als in England.

Bereits vorhandene demokratische Institutionen wie Parteien, Parlament und Pressefreiheit sowie geschickte Wahlrechtsreformen verhinderten revolutionäre Entwicklungen wie in anderen Ländern Europas. Trotz vieler offenkundiger Missstände glaubten selbst die Arbeiter, ihre Interessen innerhalb des vorhandenen Gesellschaftssystems durchsetzen zu können.

Die Bevölkerungszahl Großbritanniens (inklusive Irlands) hatte sich von 1830 bis 1901 trotz hoher Auswandererzahlen von 24 auf 41,5 Millionen fast verdoppelt. Den enorm ansteigenden Nahrungsmittelbedarf für so viele Menschen deckte man durch Exporte industrieller Güter und Importe von Nahrungsmitteln und Rohstoffen. Dementsprechend lebensnotwendig wurde die Idee des Freihandels und damit der Abbau von Schutzzöllen für die englische Wirtschaft und Politik.

SOZIALE ENTWICKLUNG

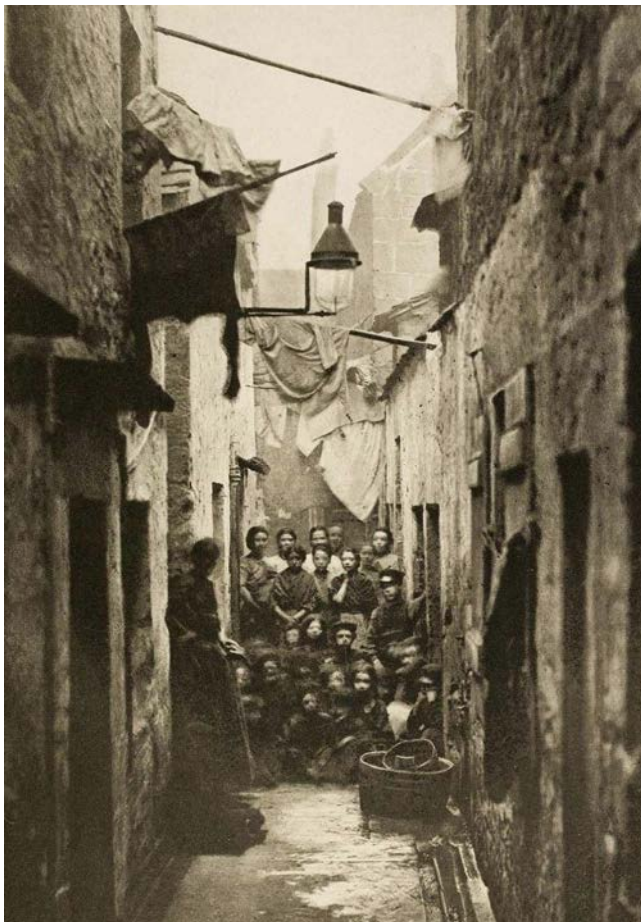
Karl Marx und Friedrich Engels entwickelten zwar ihre sozialistischen Ideen am Beispiel englischer Industriearbeiter, aber auf die englische Arbeiterbewegung des viktorianischen Zeitalters hatte das wenig Einfluss. Dabei betrafen die sozialen Umwälzungen durch Industrialisierung, Verstädterung und Eisenbahnbau jeden einzelnen Bürger. Sie wurden oft gegen erbitterte Widerstände durchgesetzt, denn ganze traditionelle Erwerbszweige wurden durch die neuen Entwicklungen vernichtet. Die Verelendung großer Bevölkerungsschichten in den Ghettos der Industriestädte war unübersehbar.



Oben und rechts: Blick in die Slums von London, immerhin gab es Gaslicht. Bilder: unbek./Sammlung ProGaslicht.



Gleichzeitig herrschte ein unerschütterlicher Fortschrittsglaube und der enorme wirtschaftliche Aufschwung zwischen 1845 und 1865 versöhnte viele Briten mit diesem Wandel, da es insbesondere einer wachsenden Mittelschicht spürbar besser ging. Sie wurde zur staatstragenden Klasse, deren Werte die Epoche prägten. Grundbildung für alle Schichten – auch für Frauen – wurde zur gesellschaftlich anerkannten Aufgabe.



Menschenunwürdige Zustände in den Slums. Links ist eine kuriose Laterne (vermutlich Gas) im Nichol Slum zu sehen, rechts eine typisch englische Gaslaterne auf einem Metallgestell mit recht abenteuerlich aussehender Gasleitung. Unten Blick in eine unbekannte Straße Londons, die den Widerspruch deutlich macht. Links neu errichtete Gebäude für die neue Mittelschicht, rechts heruntergekommene Häuser eines Slum-Viertels. Bilder: unbek./Slg. PGL

DIE SCHATTENSEITEN

Aufgrund seiner frühzeitigen Abhängigkeit vom Welthandel wurde England entsprechend anfällig für Krisen, die auf seinen ausländischen Märkten entstanden. Die aus Südamerika eingeschleppte Kartoffelfäule führte ab 1845 über mehrere Jahre zu einer furchterlichen Hungersnot in Irland, der 1,5 Millionen Menschen zum Opfer fielen. Die Regierung in London sah der Katastrophe untätig zu. Bis 1855 verließen mehr als 2,1 Millionen Menschen die Insel, zum größten Teil in Richtung Vereinigte Staaten. Auch in England selbst versuchte man zunehmend, soziale Probleme durch die Förderung der Auswanderung betroffener Gruppen statt durch die Beseitigung der Ursachen zu lösen. Zwischen 1815 und 1875 verließen neben den schon erwähnten Iren weitere fünf Millionen Menschen England, um sich auf Dauer in den Vereinigten Staaten, Kanada, Australien, Neuseeland, Indien und Südafrika niederzulassen.



DAS VIKTORIANISCHE ENGLAND - VOLLER SOZIALER GEGENSÄTZE



Oben links und rechts: Kinderarbeit war typisch für die damalige Zeit, der englische Schriftsteller Charles Dickens (1812-1870) beschrieb häufig die sozialen Spannungen im viktorianischen England; unten: die „besseren Kreise“ trafen sich auf dem Lester Square (1890). Bildquellen unbekannt/Slg. PGL





Oben: Kutschen und das Gaslicht der Laternen und Geschäfte prägen die Londoner St. James Street. Gemälde von John Atkinson Grimshaw (1836-1893). Grimshaw war bekannt durch seine Stadt- und Hafensichten, gerne im Nebel und im Schein des Mondes und des Gaslichts. Unten: Die Oxford Street um 1880. Hier pulsierte das Geschäftsleben Londons. Bildquelle unbekannt/Slg. ProGaslicht





Oben: „Big Ben“ im Jahr 1890, auch heute stehen dort zahlreiche Gaslaternen; unten der Hampstead Park Square.
Bildquellen: unbek./Slg. PGL



DER IMPERIALISMUS

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts wuchs das englische Empire eher zufällig, je nachdem welche Gebiete von Handelsgesellschaften erschlossen wurden. Marinestrategische Erwägungen waren für die Seemacht England oft entscheidender als der Wunsch, Länder zu Kolonien zu machen. Manche Gebiete fielen auch nur an die Krone aufgrund veränderter Machtverhältnisse in Europa (zum Beispiel nach den Napoleonischen Kriegen gegen Frankreich).

Ab 1850 begann sich das grundlegend zu ändern. Die Industrie brauchte immer mehr Rohstoffe. Vor allem Deutschland und die Vereinigten Staaten entwickelten sich zunehmend zu Konkurrenten, die ähnliche Märkte erschließen wollten. Und nicht zuletzt entwickelten die puritanischen Viktorianer einen starken Missionseifer. Unter Einsatz des Militärs wurden deshalb zunehmend Länder zu Kolonien gemacht, deren Rohstoffe und Märkte man völlig kontrollieren wollte. Damit sollten bereits bestehende Handelsbeziehungen gesichert (zum Beispiel Indien und Hongkong) oder wachsende Rohstoffnachfragen befriedigt werden (Afrika).

Langfristig widersprachen solche Entwicklungen dem ursprünglichen Gedanken des Freihandels. Aber die Idee des Imperialismus war unter den führenden Nationen der Zeit weltweit so akzeptiert, dass niemand an ihrer Rechtmäßigkeit zweifelte. Dass Englisch bis heute als Weltsprache Nummer Eins gilt, ist noch eine Spätfolge des englischen Imperialismus.

Königin Victoria erfreute sich übrigens zeitlebens einer stabilen gesundheitlichen Verfassung. Doch ab Mitte der 1890er Jahre hatte sie immer häufiger mit altersbedingten körperlichen Gebrechen zu tun. Das Laufen bereitete ihr Mühe, seit sie 1883 einen Treppensturz erlitten hatte. Rheumatismus in den Beinen führte dazu, dass sie sich nun meist im Rollstuhl bewegen musste. Schließlich wurde auch ihr Sehvermögen schlechter, das Lesen und Schreiben fiel ihr schwer, doch ihre geistige Frische behielt sie bei. Ab Sommer 1900 kamen Ausfallerscheinungen hinzu, Victoria klagte immer wieder über Schwäche, anhaltende Müdigkeit und Appetitlosigkeit. Zum Jahreswechsel 1901 verschlimmerte sich der Zustand mehr und mehr. Mitte Januar 1901 kamen bis auf die kranke Vicky alle lebenden Kinder zu ihr nach Osborne House auf der Isle of Wight. Am 22. Januar 1901 gegen 18.30 Uhr starb Königin Victoria im Alter von 81 Jahren in den Armen ihres Enkels, des deutschen Kaisers Wilhelm II. und ihres Sohnes Albert Eduard.

Bettina Raetzer-Grimm

ENGLAND - DIE WIEGE DER GASBELEUCHTUNG

Wenige Jahre vor der Geburt von Königin Victoria brannten erstmals Gaslaternen auf den Straßen Londons. Etwa 1.500 Gaslaternen stehen aktuell in London, etwa 200 dieser Laternen gehören Privatpersonen und Institutionen, darunter auch dem britischen Königshaus. Einige dieser Laternen sind tatsächlich mehr als 200 Jahre alt.

Als einer der Urväter der Gasbeleuchtung gilt der deutsche Erfinder Friedrich Albrecht Winzer (1762 oder 1763-1830). Nachdem er einige Zeit mit Gas als Leuchtquelle experimentierte, erhielt er am 18. Mai 1804 in England das Patent Nr. 2764, um Gas zum beleuchten zu verwenden.

Im Jahr 1807 gab Winzer auf der berühmten Prachtstraße Pall Mall eine öffentliche Demonstration. Die Menschen starrten stundenlang und voller Faszination auf die neuen Lichtquellen, die bald die Öllampen ablösen sollten. Im gleichen Jahr wollte Winzer, der sich inzwischen „Frederick Albert Winsor“ nannte, dem englischen König ein Musterbeispiel der Gasbeleuchtung vorführen. Zu diesem Zweck wurde ein riesiger Pfeiler mit 1.000 Gasbrennern versehen. Feuerwerkskörper zerstörten jedoch vor Beginn der Ausstellung das Demonstrationsobjekt.

Erst sechs Jahre später setzte sich die Technik durch, indem durch Samuel Clegg die Westminster-Bridge zwischen dem Themse-Südufer und dem Parlamentspalast per Gaslicht illuminiert wurde. Kurz darauf ordnete König George IV. die massenweise Verbreitung an, um mehr Sicherheit in die gefährliche und dunkle Metropole zu bringen. Das Gas eroberte auch Wohn- und Geschäftshäuser sowie öffentliche Gebäude. Zu Beginn der Spielzeit 1815/16 wurden Fassade, Vorhalle und Treppenhäuser des Covent Garden Theatre in London mit Gaslicht erleuchtet. Ein Jahr später bekam der Zuschauerraum des Covent Garden Theatre einen Gas-Kronleuchter, der eine Lichtfülle von 300 Argandschen Lampen besaß. Für den Abzug der heißen Luft wurde der vorhandene Abzugsschacht in der Deckenmitte benutzt.



London feiert Königin Victoria. Bildquelle: unbekannt/Slg. PGL



Gedenkmedaille für die Imperial Continental Gas Association (ICGA), hergestellt um 1900. Bild: Slg. PGL

Im Jahr 1820 wurde in London die Imperial Continental Gas Association (ICGA) gegründet, die es sich zur Aufgabe stellte, das Gas auch auf dem europäischen Festland einzuführen. In Hannover errichtete die ICGA im Jahr 1825 die erste Gasanstalt auf deutschem Boden, ein Jahr später folgte Berlin. England war zu Beginn des 19. Jahrhunderts führend bei der Gasbeleuchtung, im Jahr 1823 existierten bereits in 52 englischen Städten Gasbeleuchtungen.

Im bereits erwähnten Covent Garden Theatre passierte 1828 ein Unglück. Die eingebaute Gas-Fußrampe explodierte, zwei Menschen fanden den Tod. Danach wurde das Theater für einige Zeit boykottiert, viele forderten die Entfernung der Gasanlagen. Das Theater wurde für eine ganze Weile geschlossen, bis sich der Zorn gelegt hatte.

Schon vor Mitte des 19. Jahrhunderts hatte sich die Gasbeleuchtungstechnik in allen europäischen Städten durchgesetzt. Dann kam die Einführung des elektrischen Stroms. Der Engländer Thomas Wright bekam 1845 das erste englische Patent auf eine Bogenlampe. Sie war mit einem Uhrwerk und zwei sich drehenden, kreisrunden Kohlscheiben versehen. Doch das Bogenlicht war unpraktisch und sehr teuer. So war das Gaslicht während der gesamten viktorianischen Ära dominierend.



Solche oder ähnliche Gaslaternen mit Schnittbrennern, meist vierseitig, manchmal sechsseitig, prägten das viktorianische England.
Bild: Ara Kebapcioglu

Eine farbenfreudige Schilderung von der Londoner Straßenbeleuchtung mit Gas verdanken wir dem deutschen Journalisten und Schriftsteller Julius Rodenberg - eigentlich Julius Levy - (1831-1914):

...Die Sonne ist unter. Der Nebel ist wieder da und wir stehen auf der Waterloo-Bridge in der Dunkelheit.

Aber nicht lange, so flammt es aufs Neue. Erst hier und da, einzeln - dann immer mehr wie Sterne, die in den Himmel treten. Plötzlich schießt die flimmernde, schimmernde Reihe fort - auf beiden Seiten des Wassers und der Brücken ... Dort flammt und raucht es, wie eine feurige Riesenmauer - dort schimmert es grün, dort rot, dort gelb - dort bewegt es sich, dort steht es still, dort schlägt es armsdick in die Luft, dort hupft und huscht es bläulich wie ein Irrlicht.

Auf einmal dicht neben uns hören wir ein Klirren, wie von Eisen auf Eisen - wir hören das Öffnen einer Schraube - und gelbe Helligkeit überströmt unseren Platz auf der Brücke. Es ist der Lampenwärter mit eiserner Leiter und Lampe, der von Laterne zu Laterne geht. Um uns nun meilenweit liegt London im schimmernden Gaslicht von 27.728 Straßenlaternen.

Es funkelt und glüht wohin man auch blicken mag. Wie hier - die breite offene Straße entlang - aus eisernen Röhren lodernde Gaszungen in die Luft lecken!

Quelle:

„Allgemeine Illustrierte Zeitung“, Über Land und Meer, 1862

LONDON - IN GASLICHT GETAUCHT



Zwei weitere Gemälde von John Atkinson Grimshaw. Links: "A street at night" (zwischen 1880 und 1886); rechts "Blackman Street, London" (1885).



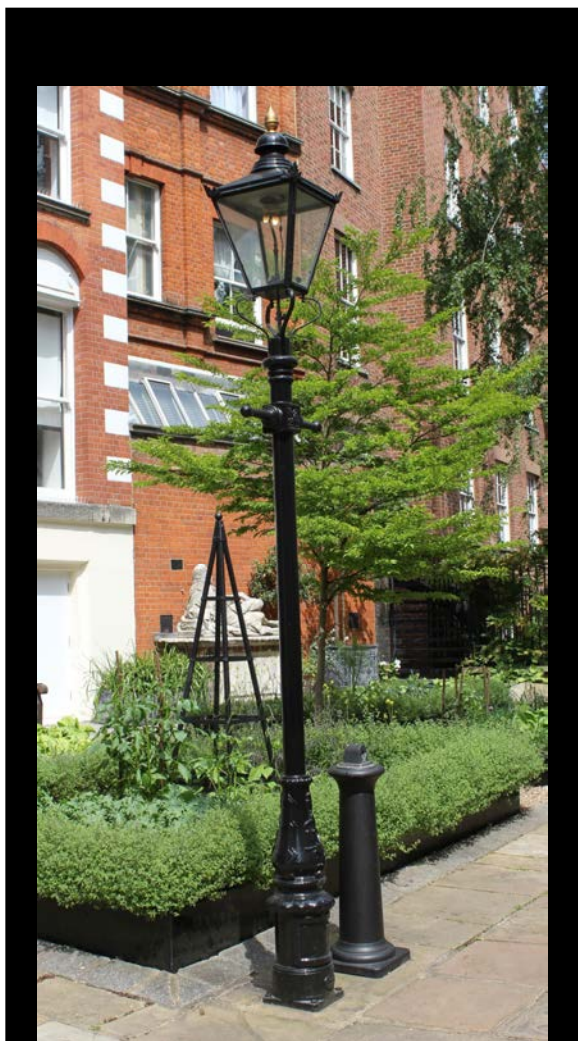
WAS BLIEB

Von den einst das viktorianische England prägenden Gaslaternen ist heute leider nicht viel übriggeblieben. In London wurden durch Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg zahlreiche historische Kandelaber zerstört. In den 1950er Jahren vollzog sich der Wandel wie auch in Deutschland, mit dem zunehmenden Autoverkehr hielt man die Gaslaternen für nicht mehr zeitgemäß. Sie wurden großflächig entfernt. Nicht nur in London, sondern nahezu in allen britischen Städten. An der Geschichte desinteressierte Kommunalpolitiker taten lange nichts, um die Gaslaternen wenigstens in Teilbereichen zu erhalten. Erst in den 1960er Jahren entschieden einige Verwaltungen in London, Gaslaternen als Zeugnisse britischer Historie zu bewahren und sie instand zu halten. In anderen Städten Großbritanniens sind Gaslaternen nahezu ausgestorben, eine Ausnahme bildet die Kleinstadt Malvern mit etwa 29.000 Einwohnern. Der Ort liegt in den West Midlands, Grafschaft Worcestershire, etwa 150 Kilometer nordwestlich von London.



Gaslaternen im beschaulichen Malvern. Bild: PGL

GASLATERNEN WURDEN AUS TRAUER SCHWARZ GESTRICHEN



Viktorianische, vierseitige Gaslaterne in London – ganz in schwarz.
Bild: Oliver Frühschütz

In London kümmert sich ein Trupp „Lamplighter“ um das Gaslicht von London. Garry Usher heißt der Mann, der alles reparieren kann – „eine Legende“. So jedenfalls nennt ihn Iain Bell. Der 47-jährige Schotte leitet das Team und ist, wenn man so will, ein wandelndes Gaslaternen-Lexikon. Er kennt so ziemlich alle Gaslaternen Londons, sie seien „wie Kinder, um die wir uns kümmern“, sagt er und streicht fast zärtlich über einen Laternenpfahl, der das Signum von König George V. trägt. „Ursprünglich hatten alle Säulen eine rostig-braune Farbe, doch weil Königin Victoria den Tod ihres geliebten deutschen Mannes Prinz Albert betrauerte, ließ sie alle Laternen schwarz anstreichen – bis auf eine zur Erinnerung an ihn.“ Bell kennt alle Anekdoten und erzählt sie noch lieber mit starkem schottischem Akzent und viel Detailtreue. Er spricht oft in Wir-Form und meint doch irgendwie die Gaslaternen. „Unsere größte Gefahr ist LED.“ Mit der modernen Technologie könne man es aussehen lassen wie Gaslicht. „Aber natürlich wird es nie dasselbe sein.“



Iain Bell, Chef der Londoner Gasbeleuchtungsabteilung von British Gas

LONDONS GASLATERNEN-BRIGADE



Gary Usher weiß, was gut für die Gaslaterne ist.

Als die Gasbeleuchtung eingeführt wurde, waren viele Londoner skeptisch. Die flackernden Lichter und das sie speisende Gas aus unterirdischen Röhren war den Menschen nicht geheuer. Doch der Fortschritt war nicht aufzuhalten, das Gaslicht war einer der Treibsätze der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert.

Schließlich wichen Ängste und Bedenken – und das warme honiggelbe Gaslicht entzückte fortan die Stadtbewohner.

Doch zurück zu Garry Usher, „dem Mann, dem die Gaslaternen vertrauen“. Nebel drängt sich in das warme Licht, als würde er ahnen, dass er nur hier seine mysteriöse Schönheit entfalten kann. Von der Themse aus zieht er entlang des Westminster-Palastes in den Hof der Kirche Westminster Abbey, in der seit Jahrhunderten Englands Monarchen gekrönt und beigesetzt werden, und weiter in die Gassen der Metropole zu den Lichtinseln. Hier, nur unweit des Trubels der Machtzentrale, klettert „Lamplighter“ Garry Usher eine Leiter hinauf, die an eine Straßenlaterne gelehnt ist. Während in der Ferne Big Ben schlägt, öffnet er in der Dunkelheit das Gehäuse der Lampe und fasst nach dem kleinen mechanischen Uhrwerk, das im Inneren versteckt ist. Klick, klick, klick. Zwölfmal dreht er daran. Dann ist die Gaslampe wieder aufgezogen. Die Gasse mit ihren georgianischen Häusern wird in warmes, sanftes Licht getaucht. Usher gehört zu einem Team aus fünf Männern, die Medien gerne als Laternenanzünder bezeichnen. Romantiker nennen sie Hüter englischer Geschichte. Und sie selbst fühlen sich vor allem privilegiert, als Ingenieure beim Energieversorger British Gas den besonderen Job ausüben zu dürfen. Der scheint aus der Zeit gefallen: Usher und Co. kümmern sich jeden Abend um das Gaslicht von London, die Gaslaternen werden bis heute von Hand gewartet.



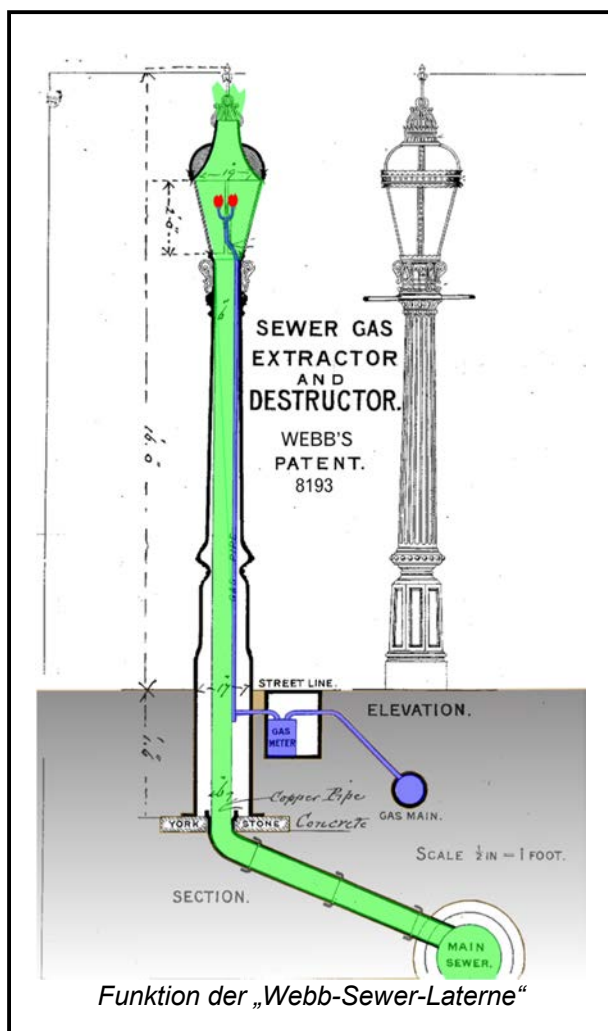
Londons Gaslaternen werden üblicherweise mit Horstmann-Zünduhren geschaltet. Bilder: PGL und Oliver Frühschütz

DIE EISERNE LILY SORGT FÜR GUTE LUFT

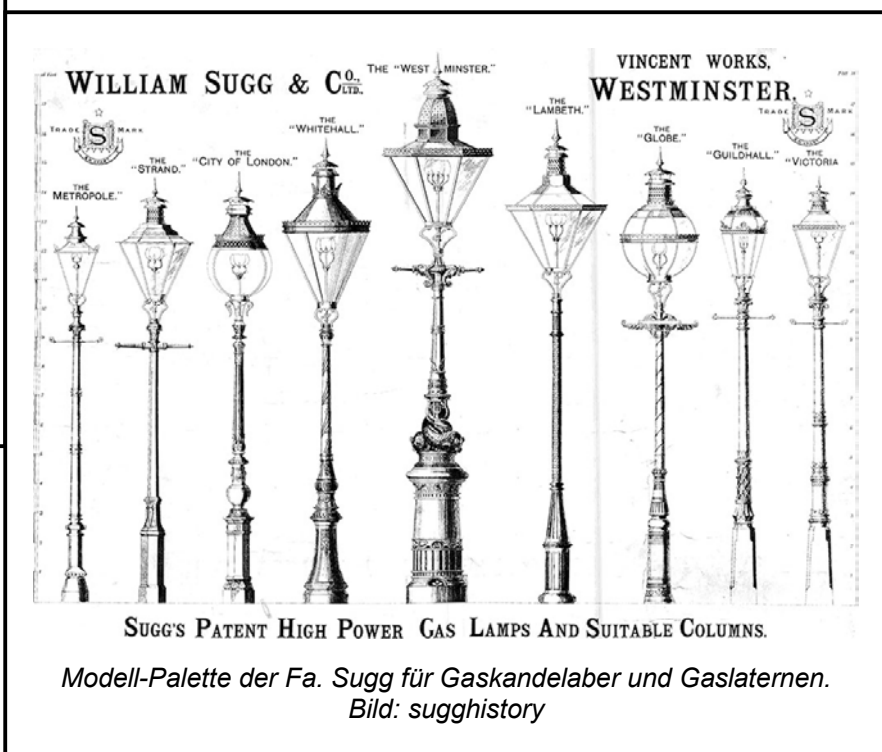


Funktioniert mit Methan-Gas: Die „Webb-Sewer-Laterne“ in der Carting Lane. Bild: PGL

Damals machten sich Tausende Laternenanzünder bei Sonnenunter- und bei Sonnenaufgang zum mühsamen Flammen-Entfach- und -Ausmach-Rundgang auf. Erst ab 1880 nahmen ihnen mechanische Uhrwerke viel von ihrer Arbeit ab. Und bis heute sorgen jene originalen Relikte aus dem 19. Jahrhundert bei der Hälfte aller noch existierenden Londoner Gaslaternen dafür, dass im Winter ab etwa 16 Uhr das Licht brennt. Und am Morgen wieder erlischt. Nur alle zwei Wochen müssen sie aufgezogen werden. Die restlichen Lampen besitzen einen elektrischen Zeitschalter und brauchen lediglich nach rund sechs Monaten neue Batterien und eine Inspektion. Eine Ausnahme jedoch gibt es. Iain Bell zeigt in der Nähe des Trafalgar Squares in eine Gasse, die am Themseufer endet. Hier steht die berühmte Webb-Sewer-Lampe neben dem Hotel Savoy – ein Wunder der Ingenieurskunst, das rund um die Uhr leuchtet, 365 Tage im Jahr. Seit 1870 funktioniert die „Iron Lily“ allein, weil Methangase aus den

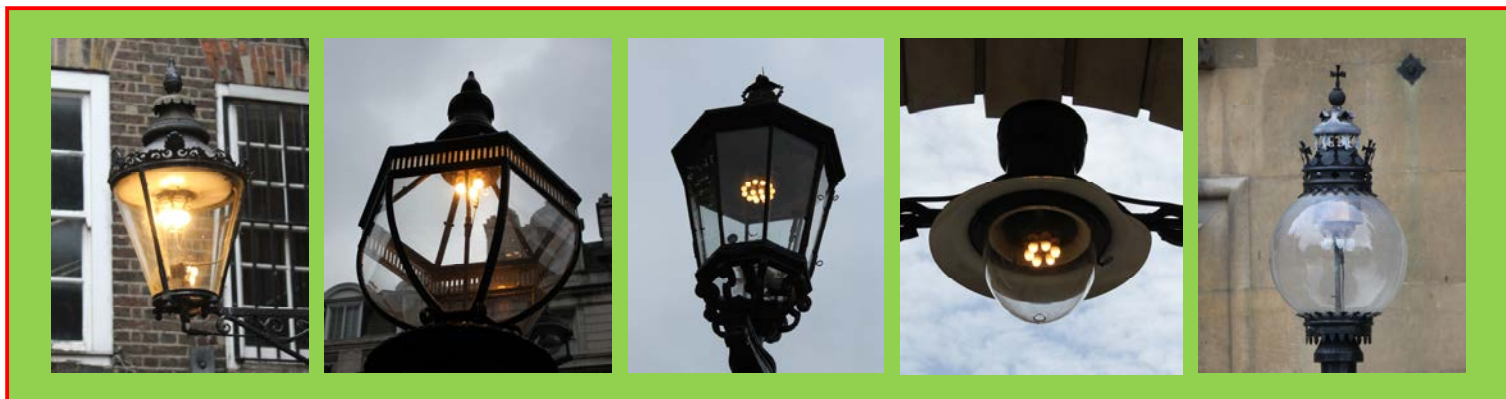


Abwasserkanälen verbrannt werden. Und erfüllt mit dieser Methode ihren vom Luxushotel geforderten Hauptzweck: die üblen Gerüche der Londoner Kanalisation zu beseitigen. „Wenn diese Lampe ausgeht, stinkt es innerhalb von Momenten nach Scheiße“, sagt Bell und lacht. Um die Ecke erstreckt sich der bei Touristen beliebte Covent Garden, wo Straßenkünstler für ein paar Pfund Gitarre spielen oder Handstände aufführen. Das Marktareal wurde erst kürzlich saniert, nun strahlen Gaslampen die aufgehübschten Fassaden an. Die meisten davon sind Neukonstruktionen. „Der Architekt wollte unbedingt Gaslaternen, es macht einfach ein besseres Licht“, sagt Bell. Doch meistens ist es nicht hell genug, insbesondere für Überwachungsmaßnahmen. Deshalb stehen oft elektrische Lampen nahe jenen, die gasbetrieben sind. „Es ist schrecklich, oder?“ Bell meint das harsche, grelle Licht der elektrischen Versionen. Dagegen herrscht im St. James’s Park eine fast magische Atmosphäre, er ist komplett von Gaslaternen erhellt. In der Ferne leuchtet der Buckingham-Palast, wo Traditionen hochgehalten werden. „Die königliche Familie ist sehr pro Gas“, sagt Bell. Vor Staatsbesuchen werden deshalb im und um den Prachtbau die Lampen zum Leuchten gebracht.



GASLATERNEN STEHEN UNTER DENKMALSCHUTZ

Alles könnte so romantisch sein. Wären da nicht die ärgsten Feinde der historischen Relikte: Lastwagen, Busse, Vans, größere Autos, die U-Bahn. „Die Laternen sind nicht für den Verkehr von heute entworfen worden“, sagt Bell. Sondern vielmehr für eine Welt von Pferden und Kutschen, die stets von den Laternen überragt wurden. Viele wurden in den vergangenen Jahrzehnten verlängert. Doch oft ist das nicht genug. „Der Verkehr ist unser größtes Problem, und es wird immer schlimmer.“ Ständig stoßen Fahrzeuge beim Parken an die Pfähle, verbiegen sie oder zerstören die Lampen in Gänze. Im St. James’s Park, nur unweit des Buckingham-Palasts, hat die Wucht eines Transporters eine Laterne derart gekrümmt, dass sie mittlerweile nur noch traurig auf ihren Abtransport wartet. Schon bald soll hier eine Kopie glimmen. Die rund 1.500 Exemplare stehen unter Denkmalschutz und müssen im Schadensfall ersetzt werden (Bildreihe unten: verschiedene Gasleuchtenmodelle aus London, Bilder: Oliver Frühschütz).



SCHON CHARLES DICKENS BESCHRIEB DAS GASLICHT



Oben und unten Gaslaternen vor dem Buckingham Palace, oben um 1900, unten 2016. Bild: oben unbek., unten Oliver Fröhschütz



Nach Ansicht von Iain Bell wird das Licht – das Gaslicht – trotzdem dasselbe sein, das bereits auf die Welt des Schriftstellers Charles Dickens fiel. Auf sein London, das Mitte des 19. Jahrhunderts von den Exzessen der Industrialisierung gezeichnet war, nach verbrannter Kohle stank und wo die Arbeiter in den Fabriken unter menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen schufteten. Wo sich einerseits ungekannter Wohlstand entwickelte und andererseits das Stadtbild von Kinderarbeit, überbevölkerten Slums und extremer Armut geprägt war. Der Schriftsteller prangerte all das an, und gleichwohl erwähnte er regelmäßig den Laternenanzünder in seinen Geschichten, ganz so, als ob sie lediglich durch ihren Beruf Licht auf die ungerechte Gesellschaft werfen könnten. Sie seien ein eigenes Volk, das „starr an alten Zeremonien und Gebräuchen festhält, die vom Vater zum Sohn weitergereicht wurden, seit die erste öffentliche Laterne im Freien entzündet wurde“, schrieb Dickens.

Der Schotte Bell kam durch Zufall zu seinem Job. Bevor ihn British Gas zum Manager des Teams beförderte, war ihm wie vielen Londonern und Touristen nicht einmal bewusst, dass noch immer Gaslaternen in der Metropole existieren. Seine Lieblingslaterne? Stand nur wenige Meter von Westminster Abbey entfernt, in Sichtweite der Wahrzeichen der Stadt. Doch Angestellte der BBC machten sie platt, als sie Abzängitter für Kamerateams aufstellten, um den Gedenkgottesdienst für Queen Mum zu filmen. „Sie haben sie völlig zerstört“, sagt Bell und schüttelt dabei den Kopf. Später wurde wie üblich eine Kopie aufgestellt. Aber das Gefühl sei nicht dasselbe. Und eine andere Herzenslaterne hat er bislang ebenfalls noch nicht gefunden. „Man kann keinen neuen Favoriten wählen. Wenn die Lieblingslaterne einmal weg ist, ist sie weg.“

Bettina Raetzer-Grimm

Mehr über Londons Gaslaternen auch in den ZÜNDFUNKEN, Nummern 51, 61, 65, 66, 82



PARIS -

VON DER TRAGISCHEN STRASSENLATERNE ZUR WELTATTRAKTION - DER EIFFELTUM WIRD 130 JAHRE ALT

Sonderthema Architektur

Mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert begann auch die Geschichte der sogenannten Weltausstellungen. Technische und künstlerische Neuheiten wurden auf diesen Ausstellungen in Form einer Leistungsschau der Öffentlichkeit vorgestellt. Dabei setzte man auch architektonische Akzente, indem die teilnehmenden Länder spezielle Pavillons errichten ließen. Die erste Weltausstellung fand 1851 in London im Hyde Park statt, Initiator war Prinz Albert, der Ehemann der englischen Königin Victoria. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs im Jahr 1914 fanden dann viele Weltausstellungen statt, so in Paris, Antwerpen, Barcelona, Brüssel, Chicago, Wien und vielen anderen Metropolen.



Im Jahr 1873 fand in Paris zum dritten Mal eine Weltausstellung statt. Dort wurde der Kopf der Freiheitsstatue, die Eismaschine und elektrisches Licht als Weltneuheiten vorgestellt. Bildquelle: unbekannt

DIE WELTAUSSTELLUNG 1889 IN PARIS

Paris war 1889 schon zum vierten Mal Gastgeber einer „Exposition Universelle“, einer Weltausstellung. Doch nun sollte gleichzeitig der 100. Jahrestag der Französischen Revolution von 1789 gefeiert werden. Europas zahlreiche Monarchien hielten sich darum fern, waren „inoffiziell“ aber mit einzelnen Exponaten vertreten. Insgesamt nahmen über 60.000 Aussteller aus 54 Ländern und 17 französischen Kolonien teil. Die Veranstaltung stand damals ganz im Zeichen der Elektrizität. Im Mittelpunkt der amerikanischen Unternehmer Thomas Alva Edison. Die Musik klang zwar noch etwas blechern, aber das tat der Begeisterung keinen Abbruch. Der „Phonograph“, eine Erfindung von Thomas Alva Edison, war die Attraktion dieser Weltausstellung, die am 6. Mai 1889 in Paris begann. Zum ersten Mal konnte man mit einem Gerät Töne aufzeichnen und abspielen. Auf zeitgenössischen Bildern sieht man die Menschen mit verzückten Gesichtern an den Hörtrichtern stehen. Sie konnten sogar ihre eigenen Stimmen aufnehmen und von der Wachswalze wiedergeben lassen. Auf elektrisch angetriebenen „rollenden Brücken“, den sogenannten „Ponts roulants“, wurden pro Tag bis zu 200.000 Besucher durch die über 400 Meter lange „Maschinenhalle“ geschleust.



Blick in die Skulpturenhalle der Weltausstellung. Bildquelle: unbekannt



Oben: Der Ausstellungspavillon Großbritanniens; unten Blick in die Maschinenhalle. Bilder: unbekannt



Zeitweise war das Gelände im Herzen von Paris dem Andrang kaum gewachsen. Nach einem halben Jahr zählten die Veranstalter rund 32 Millionen Eintrittskarten – doppelt so viele wie 1878 bei der letzten Pariser Weltausstellung. Der Erfolg war auch darauf zurückzuführen, dass nicht nur Maschinen zur Schau gestellt wurden, sondern auch Menschen aus Afrika, Asien, Indochina und Lateinamerika. Man taxierte die „Exoten“ in den Länderpavillons mit der damals verbreiteten rassistischen Überheblichkeit.



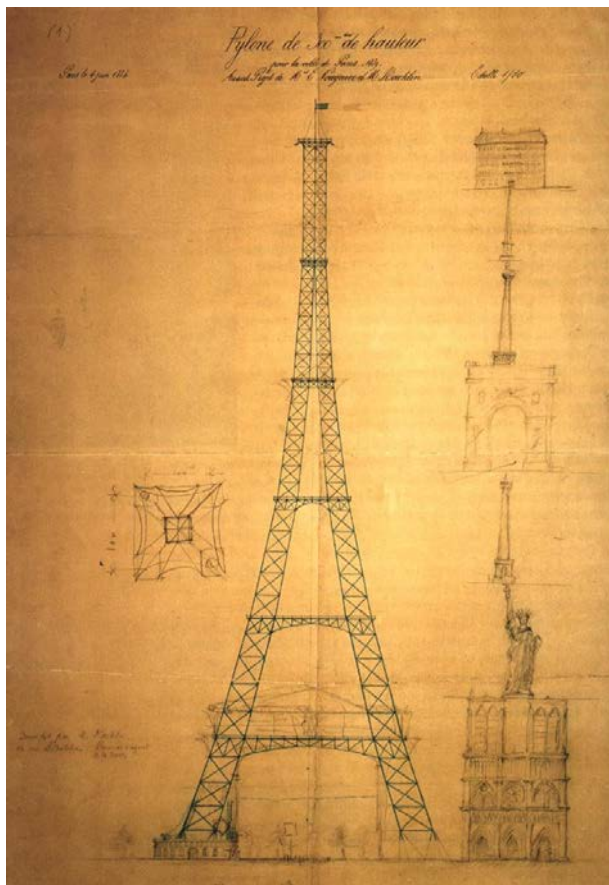
Die Lebensweise „fremder Völker“ wurde damals zur Schau gestellt. Bild: unbekannt

„Die Sudanesisin unterscheidet sich nicht wesentlich von der gewöhnlichen Negerin: die gleichen enormen Lippen, die gleichen wolligen Haare, die gleichen schweren Hüften, das gleiche affenartige Aussehen. Aber die Übergänge sind fein, die Arme von schöner Modellierung“, notierte ein französischer Journalist. In einem Berberzelt kam während der Ausstellung sogar ein Kind zur Welt. „Es geschah – wie heutzutage bei der Geburt eines Nilpferds im Zoo – unter lebhafter Anteilnahme der Presse und unter Aufsicht eines französischen Arztes“, schreibt der Schweizer Kunsthistoriker Beat Wyss in seinem Buch „Bilder von der Globalisierung“. Einige Pavillons in einer Sonderausstellung zur Geschichte des Wohnens dienten gleichzeitig als Imbissstuben – was den Dichter Charles Jean Grandmougin durchaus amüsierte: „Die griechische Behausung aus der Zeit des Perikles empfängt Arbeiter, die sich mit Wein aus Argenteuil und Knoblauchwürstchen die Kehle vollstopfen, man verkauft sogar Bockbier für 30 Centimes. Nebenan drängt man Ihnen für 15 Centimes das Kräuterbier der Gallier auf.“

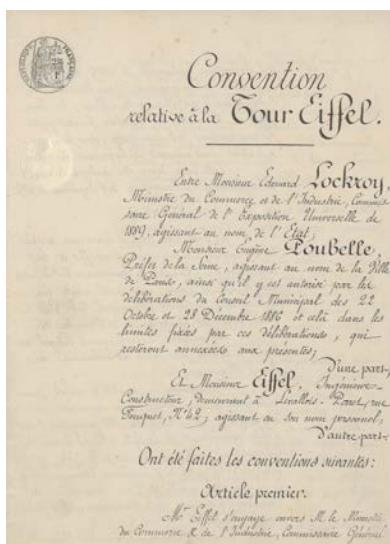
Nur die Steinzeithöhle musste schon bald geschlossen werden. „Sie wurde in Ermangelung entsprechender Anlagen auf dem Gelände als Toilette missbraucht.“

DIE IDEE, EINEN TURM ZU ERRICHTEN

Im Vorfeld dieser 10. Weltausstellung 1889 begann Bahnbrechendes: Die Epoche der Industrialisierung war seit Jahrzehnten in vollem Gange, das brachte pfiffige Architekten und Ingenieure unter anderem auf die Idee, turmhohe Bauwerke zu errichten. Schon 1833 gab es Pläne für den Bau einer gusseisernen Säule von mehr als 300 Metern Höhe. Im Jahr 1881 brachte der französische Ingenieur Amédée Sébillot (1835-1915) von einer USA-Reise den Plan mit, ganz Paris durch einen gewaltigen „Sonnenturm“ zu beleuchten. Mehrere Jahre wurde darüber diskutiert, der Plan aber schließlich verworfen. Im Juni 1884 stellten die beiden Ingenieure Maurice Koechlin (1856-1946) und Émile Nougier (1840-1897), die im Büro des französischen Ingenieurs Gustave Eiffel (1832-1923) arbeiteten, Pläne für den Bau eines 300 Meter hohen Metallmastes, einer Stahlfachwerkkonstruktion, vor. Eiffel hatte sich bereits als Brückenbauarchitekt einen Namen gemacht. Dieser erste Entwurf gefiel Eiffel nicht, da er ihm zu technisch war. Er ließ ihn daher von dem Architekten Stephen Sauvestre (1847-1919) überarbeiten. Immerhin sollte der Turm als Entrée zur Weltausstellung dienen. Sauvestre versah das Bauwerk mit gemauerten Sockeln, ließ die nach oben strebenden Pfeiler früher zusammenlaufen, änderte die Aufteilung der Geschosse und fügte eine Reihe von Verzierungen hinzu. Die ursprünglich vorgesehene Spitze in Pyramidenform veränderte der Architekt zu einer zwiebelartigen Laterne. Schon vor der Planungsphase sprach man bereits vom „Eiffelturm“.



Oben: Der Entwurf von Maurice Koechlin und Emile Nougier aus dem Jahr 1884. Unten der eingereichte Entwurf von Stephen Sauvestre.



Links: Vereinbarung über den Bau und den Betrieb des Turmes zwischen der französischen Regierung und Gustave Eiffel, Bild: Archives Nationales Bild F-12-3770; rechts: Gustave Eiffel (1888). Bild: Nadar

Obwohl die Konstruktionsidee und die statischen Berechnungen von Koechlin stammten, stellte Eiffel den Entwurf des Turms als eigenen Beitrag zur Weltausstellung von 1889 vor und übergab Koechlin. Ohne diesen gäbe es diesen Eiffelturm wahrscheinlich nicht.

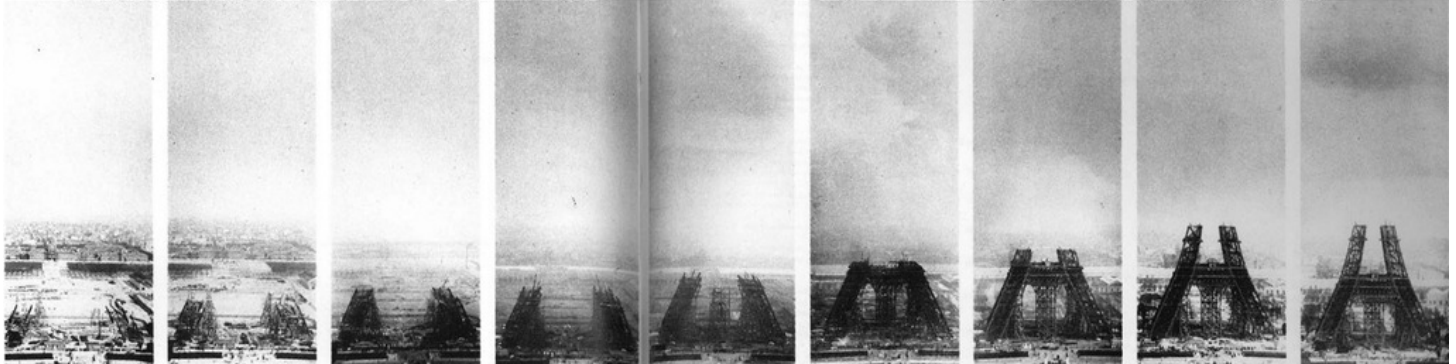
Am 1. Mai 1886 wurde der Ideenwettbewerb für die Bauten der Weltausstellung 1889 öffentlich ausgeschrieben, etwa 100 Bewerber nahmen daran teil. Eiffel gewann schließlich den Wettbewerb, nachdem er seinen von Sauvestre überarbeiteten Entwurf nochmals leicht veränderte. Am 8. Januar 1887 wurde der Vertrag (Bild oben links) über die Errichtung des Turms von Gustave Eiffel und der Stadt Paris unterschrieben, bereits 18 Tage später begannen unter regem öffentlichem Interesse die Bauarbeiten mit den Grabungsarbeiten für die Fundamente. Dafür wurden insgesamt 30.973 Kubikmeter Erdreich



Bauzustand im April 1888.

ausgehoben. Da die Fundamente bis unter das Niveau des Seine-Flussbettes reichten, leitete man Druckluft in die wasserdichte Metallverschalung, damit die Arbeiten unterhalb des Wasserspiegels ausgeführt werden konnten. Dieses Verfahren hatte Eiffel bereits 1857 beim Bau der 500 Meter langen Eisenbahnbrücke von Bordeaux erprobt.

Am 1. Juli 1887 begann die Errichtung der vier Turmfüße. Die zunächst freitragend montierten Sparren wurden von 30 Meter hohen provisorischen Baugerüsten getragen. Am 7. Dezember 1887 erfolgte die Montage der ersten Etage, auf deren Höhe ein 45 Meter hohes Gerüst zur Abstützung der Horizontalbalken diente. Oberhalb der Etage stützten sich die Strebepfeiler von selbst. Alle Werkstücke wurden von dampfgetriebenen Kränen auf den Führungsschienen positioniert, auf denen später die unteren Fahrstühle verkehren sollten.



10 août 1887

9 septembre 1887

8 octobre 1887

10 novembre 1887

14 décembre 1887

16 mars 1888

10 avril 1888

10 mai 1888

juin 1888



juillet 1888



14 août 1888



14 septembre 1888



14 octobre 1888



14 novembre 1888



26 décembre 1888



20 janvier 1889



12 février 1889



12 mars 1889

Ansicht des Baufortschrittes im Zeitraum vom 10. August 1887 bis 12. März 1889. Bildquelle: Wikipedia

Einer der heikelsten Bauabschnitte war die Verbindung der vier horizontalen Tragbalken in der ersten Etage. Für deren exakte Ausrichtung nutzte Eiffel sogenannte Sandkisten, mit denen die Träger millimetergenau ausgependelt werden konnten. In zwei Pfeilern befanden sich manuell mit Handpumpen bedienbare hydraulisch verstellbare Hubspindeln, mit denen die Sparren auf ihre Position gebracht wurden. Damit war eine sehr präzise Justierung der Balken möglich. Nachdem die Tragpfeiler fest miteinander verbunden waren, ersetzte man die Hubspindeln durch verankerte Stahlkeile. Die sorgfältige Planung und Ausführung führte dazu, dass die Nietlöcher erst ab einer Höhe von 57 Metern angepasst werden mussten. Vermutlich wurde die hohe Präzision erzielt durch Zusammenlegen der Teile in der Werkstatt und anschließendes Aufreiben der Nietlöcher.

Am 14. August 1888 wurde die zweite Etage errichtet und der sich nach oben anschließende Teil freitragend montiert. Gleichzeitig stattete man die Plattformen aus. Die im Werk vorgebohrten Einzelteile wurden vor Ort mit konischen Dornen unter Schlageinwirkung in ihre endgültige Position gebracht. Insgesamt halten im Eiffelturm 2,5 Millionen Niete die Bauteile zusammen. Das Vernieten führten jeweils vier Männer durch. Der erste Arbeiter ließ den Niet heißtauchen und brachte ihn mithilfe einer kleinen Esse zum Glühen. Als zweiten Schritt führte ein anderer Arbeiter den Niet an das Bohrloch. Ein dritter schlug den Schließkopf in Form. In einem letzten Schritt wurde der Bolzen gestaut.

GUSTAVE EIFFEL

Der französische Ingenieur mit deutschen Wurzeln wurde am 15. Dezember 1832 als „Alexandre Gustave Bonickhausen dit Eiffel“ in Dijon geboren. Er lebte seit 1850 in Paris und studierte dort Chemie. Ab 1856 war er als angestellter Brückenbauingenieur tätig, dort befasste er sich mit der Konstruktion von Eisenbahnbrücken. Im Jahr 1860 wurde er mit dem Bau einer 500 Meter langen Eisenbahnbrücke über die Garonne bei Bordeaux bekannt. Die Brücke gilt als Eiffels erstes Bauwerk. 1866 machte er sich selbstständig. Nun bekam er zahlreiche Aufträge, darunter mehrere Eisenbahn-Viadukte wie das Viadukt von Garabit. Auch der Westbahnhof in Budapest geht auf Eiffels Konto. Von 1872 bis 1874 war er in Südamerika tätig und errichtete unter anderem in Bolivien eine Gasfabrik. 1879 entwickelte er ein ausgeklügeltes Tragwerk-System für die in New York errichtete Freiheitsstatue, die am 28. Oktober 1886 eingeweiht wurde.

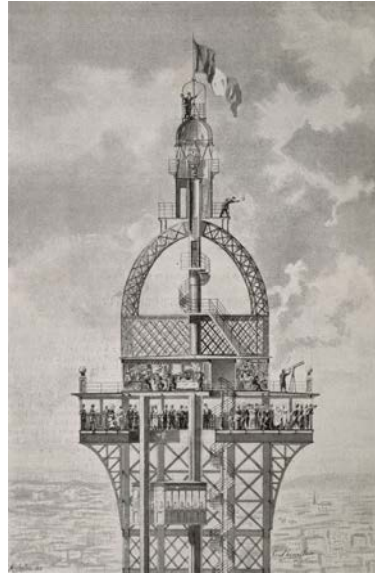
1884 meldete er ein Patent an für ein Verfahren, das es erlaubte, Metallpfeiler und -pylone mit mehr als 300 Metern Höhe zu bauen. Es war die Voraussetzung für den Bau des Eiffelturms. Im Dezember 1880 ließ er per Gerichtsbeschluss seinen für Franzosen unaussprechlichen Namen in „Eiffel“ ändern. 1893 gab er seine geschäftlichen Aktivitäten auf, nachdem er vertraglich zugesagte Schleusen zum Bau des Panama-Kanals nicht liefern konnte und die Panamagesellschaft Konkurs anmelden musste. Seine Firma Eiffel & Cie. übergab er seinem treuen Mitarbeiter Maurice Koechlin. Gustave Eiffel starb am 27. Dezember 1923 im Alter von 91 Jahren in Paris.

Eiffel verwendete als Baumaterial im Puddelverfahren produziertes Schmiedeeisen, was zu seiner besonderen Haltbarkeit beigetragen hat. Da die Eisenverbindung mit geringem Kohlenstoffgehalt nicht geschweißt, sondern nur genietet werden konnte, ließ Eiffel in seinem Firmensitz in Levallois-Perret die notwendigen Einzelteile im Baukastenprinzip vorproduzieren und in Paris vor Ort zusammensetzen. Die Teile wurden exakt berechnet, geschnitten und mit den Löchern für das spätere Nieten versehen. Für die Vorproduktion bis zur Errichtung hatte Eiffel einen festen Ablaufplan. Fehlerhafte Teile wurden wieder zur Fabrik zurückgeschickt und nicht vor Ort angepasst. Ein Stab von etwa 40 technischen Zeichnern, Architekten und Ingenieuren erfasste in 700 Gesamtansichten und 3.600 Werkzeichnungen das gesamte, aus 18.038 Einzelteilen bestehende Bauwerk.

An den Bauarbeiten waren bis zu 250 Personen beteiligt, rund 150 davon waren für das Vernieten der Bauteile vor Ort eingesetzt. Neben Zimmerleuten befanden sich unter den Bauarbeitern auch Schornsteinfeger, da sie das Arbeiten in



Oben v.l.n.r.: Sauvestre, Nouguier, Eiffel, Koechlin, Salles.
Bild: G. Travaillant

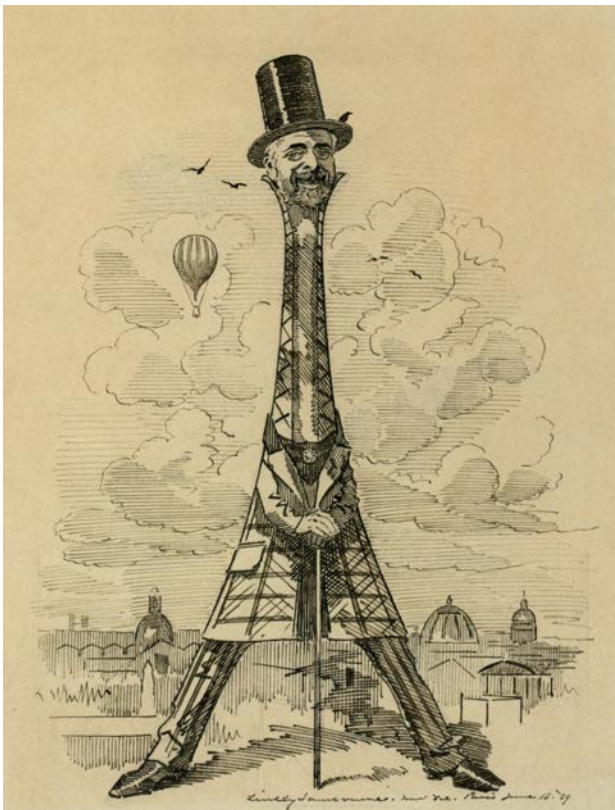


Links: Gustave Eiffel (unten) mit seinem Mitarbeiter Adolphe Salles auf dem Gipfel des Ruhms – auf der Spitze des Eiffelturms; rechts die Turmspitze. Bilder: Links unbek. Fotograf; rechts M. Rouillard, Brown University Library

großen Höhen gewohnt waren. Die Arbeitsschichten dauerten in den Wintermonaten neun und in den Sommermonaten zwölf Stunden. Im September 1888 kam es zu einem Streik der Arbeiter; drei Monate später legten sie erneut die Arbeit nieder und forderten mehr Lohn. Gustave Eiffel verhandelte mit ihnen und richtete in der ersten bereits fertiggestellten Plattform eine Kantine für sie ein. Während der gesamten Arbeiten kam es zu einem einzigen tödlichen Unfall. Ein italienischer Arbeiter verunglückte beim Einbau der Aufzüge nach der offiziellen Eröffnung. Gleichzeitig mit der freitragenden Montage der obersten Stockwerke ab Dezember 1888 wurden die Plattformen ausgestattet. Nachdem am 15. März die Laterne auf der Spitze des Turms errichtet worden war, konnten wenige Tage später, am 31. März 1889, planmäßig wenige Wochen vor Eröffnung der Weltausstellung, die Arbeiten abgeschlossen werden.

PROTESTE UND WIDERSTAND GEGEN DIE ERRICHTUNG

Bereits vor dem Baubeginn formierte sich unter Intellektuellen und Künstlern Widerstand gegen den Bau des Eiffelturms. Der Kunst- und Kulturhistoriker Jacob Burckhardt sah in dem Bauwerk eine Reklame für die gedankenlosen Tagediebe in ganz Europa und Amerika. Zahlreiche Persönlichkeiten, darunter Charles Gounod, Alexandre Dumas, Charles Garnier, William Adolphe Bouguereau und auch Guy de Maupassant als einer der stärksten Kritiker, veröffentlichten am 14. Februar 1887, wenige Tage nach Baubeginn, in der damals renommierten Zeitung *Le Temps* einen Protest der Künstler:



Karikatur von Edward Linley Sambourne (1889)

„Wir Schriftsteller, Maler, Bildhauer, Architekten und leidenschaftliche Liebhaber der bisher unangetasteten Schönheit von Paris protestieren im Namen des verkannten französischen Geschmacks mit aller Kraft gegen die Errichtung des unnötigen und ungeheuerlichen Eiffelturms im Herzen unserer Hauptstadt, den die oft vom gesunden Menschenverstand und Gerechtigkeitsgefühl inspirierte Spottlust der Volksseele schon den Turm zu Babel getauft hat. [...] Um zu begreifen, was wir kommen sehen, muss man sich einen Augenblick einen schwindelerregenden, lächerlichen Turm vorstellen, der wie ein riesiger, düsterer Fabrikschlot Paris überragt, muss sich vorstellen, wie alle unsere Monumente gedemütigt, alle unsere Bauten verkleinert werden, bis sie in diesem Alptraum verschwinden. [...]“

Das Protestschreiben blieb kein Einzelfall; weitere begleiteten die Bauarbeiten. Léon Bloy beschrieb den Eiffelturm als „wirklich tragische Straßenlaterne“, Paul Verlaine als „Skelett von einem Glockenturm“ und François Coppée als „Eisenmast mit starrer Takelage, unvollkommen, konfus und unförmig“. Die starke Ablehnung richtete sich zum einen gegen die für die damalige Zeit immense Höhe, zum anderen empfand man die offen zur Schau gestellte Konstruktionsweise aus Eisen mit fehlender Fassade als geradezu skandalös.

Ein weiterer Kritikpunkt der Gegner war der Umstand, dass der Turm nicht wie die andere Festarchitektur nach der Ausstellung wieder abgebaut werden, sondern dauerhaft stehen bleiben sollte. Der Protest, der sich vor allem aus dem akademisch-elitären Umfeld rekrutierte, ließ sich auch durch Eiffels gewieftes Entgegenkommen nicht beruhigen, den Turm für einen Bruchteil der Baukosten in Einzelteile zu zerlegen und ihn an anderer Stelle wiederaufzubauen. Jeder praktische Aspekt, der sich den Notwendigkeiten des Alltags

unterwarf, konnte dem hehren Kunstbegriff der Traditionalisten nicht genügen – Industrie und Kunst hatten in ihren Augen strikt getrennt zu bleiben. Die Proteste vieler Kunstschaffenden dürfen jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass in der breiten Masse das Bauwerk von Anfang an überaus beliebt war und die Baustelle rege besucht wurde. Befürchtungen und Widerstand blieben jedoch nicht auf polemische Schriften beschränkt. Sogar zahlreiche Techniker befürchteten, die Fundamente des Turms könnten dem eisernen Fachwerk nicht standhalten. Ein Mathematiker prophezeite den Einsturz des Stahlgebildes, sobald dieses eine Höhe von 228 Metern überschreite. Ein Anlieger am Champ de Mars strengte gar einen Prozess gegen den Staat und die Stadt an, aus Angst, der Eiffelturm könne einstürzen und sein Haus zerstören. Das Gericht erlaubte den Weiterbau nur mit der Auflage, dass Gustave Eiffel bei etwaigen Schäden zu haften habe.



Der Turm inmitten der Weltausstellung 1889. Bildquelle: unbekannt

DIE ERÖFFNUNG

Als der Eiffelturm eröffnet wurde, war er mit einer Gesamthöhe von damals 312 Metern offiziell das höchste Bauwerk der Welt und löste damit das 169,3 Meter hohe Washington Monument, einen Obelisken aus weißem Marmor in den Vereinigten Staaten, als Rekordhalter ab. Das höchste begehbare Gebäude jener Zeit war die 167,5 Meter hohe Synagoge Mole Antonelliana in Turin, die 1888 fertiggestellt wurde.

Am Eröffnungstag, dem 31. März 1889, bestieg Gustave Eiffel – da der Fahrstuhl noch nicht fertiggestellt war – mit einer Delegation gegen 13:30 Uhr den Turm und hisste an dessen Spitze eine französische Trikolore, die 7 Meter lang und 4,40 Meter breit war. Der in der Presse offen ausgetragene Protest gegen den Eiffelturm verstummte nach seiner Eröffnung fast vollständig und schlug teilweise sogar in Begeisterung und Stolz um. In einer Pressemeldung hieß es dazu:

„Vor der vollendeten Tatsache – und was für eine Tatsache! – müssen wir uns beugen. Auch ich, wie viele andere, habe gesagt und geglaubt, der Eiffelturm sei ein Wahnsinn, aber es ist ein großartiger und stolzer Wahnsinn. Gewiss, diese ungeheure Masse erdrückt die übrige Ausstellung, und wenn man wieder aufs Marsfeld hinaustritt, scheinen einem die riesigen Kuppeln und Galerien winzig klein. Aber was wollt ihr? Der Eiffelturm spricht die Fantasie an, er ist etwas Unerwartetes, etwas Fantastisches, das unserer Kleinheit schmeichelt. Als er kaum in Angriff genommen war, unterzeichneten die berühmtesten Künstler und Schriftsteller, von Meissonier bis Zola, einen flammenden Protest gegen den Turm als furchtbares Verbrechen gegen die Kunst. Würden sie ihn heute noch unterzeichnen? Nein, gewiss nicht, und es wäre ihnen lieber, dieses Dokument des Zorns existierte nicht. Und was das Volk, was die guten Bürger betrifft, so lässt sich ihr Empfinden in einem Satz zusammenfassen, den ich aus dem Munde eines braven Manns vernommen habe, nachdem er fünf Minuten lang mit offenem Mund vor dem Turm gestanden hatte: „Enfoncé l'Europe!“ „[Europa kann einpacken!]“

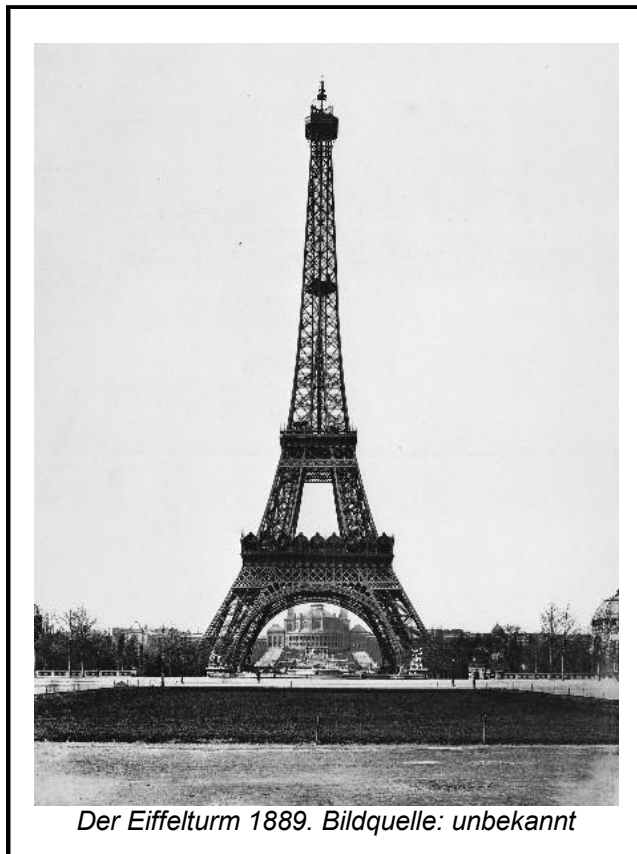


Das Gemälde „Embracement de la Tour Eiffel pendant l'Exposition universelle de 1889“ von Georges Félix Garen (1854-1912)

EIN WUNDERWERK DER INGENIEURSKUNST

Der deutsche Kaufmann und Archäologe Heinrich Schliemann, dem ein Aufstieg auf den Eiffelturm bereits vor der offiziellen Eröffnung ermöglicht worden war, pries das Bauwerk in einem Brief an Rudolf Virchow am 24. Mai 1889 als Wunderwerk der ingenieurtechnischen Fähigkeiten, ohne das der vierte Teil der Ausstellung – Schliemann meinte die vierte Weltausstellung in Paris – keinen Reiz hätte. Trotz der Euphorie, die ihn als gelungene nationale Selbstdarstellung und Demonstration des technischen Fortschritts rühmte, blieb auch unversöhnliche Kritik. Auf jeden Fall erregte er die Gemüter jener Zeit sehr stark und übte eine enorme Anziehungskraft auf die Menschen aus, so der französische Philosoph, Schriftsteller und Literaturkritiker Roland Barthes.

Für die breite Öffentlichkeit war der Turm erst seit dem Eröffnungstag der Weltausstellung, dem 15. Mai 1889, zugänglich. Das Eintrittsgeld betrug 1889 für die erste Etage zwei, für die zweite drei und für die dritte fünf Francs. Der Eintritt zur Weltausstellung kostete einen Franc. Während der Weltausstellung 1889 bestiegen insgesamt 1.896.987 Menschen den Eiffelturm. Damit amortisierten sich seine Baukosten bereits zu drei Vierteln. Zahlreiche prominente Persönlichkeiten der Zeitgeschichte statteten dem höchsten Bauwerk der Welt ebenfalls einen Besuch ab. Am Eröffnungstag erschien eine Sonderausgabe der Tageszeitung Le Figaro direkt aus dem Eiffelturm. Die Redaktion hatte ihre Arbeitsräume aus diesem Anlass in der zweiten Aussichtsplattform eingerichtet. Besucher, welche die Zeitung an diesem Tag direkt bei der Redaktion kauften, erhielten eine signierte Ausgabe als „Zertifikat“ für ihre Turmbesteigung. Zum Zeitpunkt der Eröffnung und Schließung jedes Messetages wurde jeweils ein Schuss einer Salutkanone von der Spitze des Turms abgefeuert.



Der Eiffelturm 1889. Bildquelle: unbekannt



Die Ausstellungsbesucher staunten über den neu errichteten Stahlkoloss. Bildquelle: unbekannt

Der erste Eintrag im Gästebuch des Eiffelturms war der des britischen Kronprinzen, des späteren Königs Eduard VII., der am 10. Juni 1889 den Turm zusammen mit fünf Familienmitgliedern bestieg und den Eiffel persönlich führte. Am 1. August 1889 besuchte der damalige Schah von Persien Nāser ad-Dīn Schah das neue Bauwerk. Außerdem finden sich dort die Unterschriften weiterer prominenter Zeitgenossen wie die Georgs von Griechenland, des späteren Königs der Belgier, Albert I., des russischen Zaren Nikolaus II., Sarah Bernhards und des japanischen Kaisersohnes Yoshihito.

Der amerikanische Unternehmer und Erfinder Thomas Edison überreichte Gustave Eiffel am 10. September 1889 eine Widmung für die „Errichtung des gigantischen und originellen

Musterstücks moderner Baukunst“ und nahm bei seinem Besuch die Stimme Eiffels auf. In der dritten Plattform unterhalb der Turmspitze ist dieses Ereignis im ehemaligen Büro Eiffels mit Wachfiguren nachgebildet. Auch der Pazifist Mahatma Gandhi, der damals in London studierte, bestieg während der Weltausstellung den Eiffelturm.

DIE BELEUCHTUNG DES EIFFELTURMS

Bei seiner Fertigstellung soll der Eiffelturm angeblich mit 10.000 (!) Gaslampen beleuchtet worden sein, diese wurden teilweise in schillernde Glaskugeln gestellt. Andere Quellen sprechen allerdings von 1.000 Gaslampen. Die Gasbeleuchtung setzte den gesamten Turm sowie die Plattformen in Szene. An der Turmspitze befanden sich zudem zwei auf Schienen verschiebbare Leuchtprojektoren, die mit einem hellen Leuchtfeuer den Pariser Nachthimmel in die Farben der französischen Trikolore eintauchten. Die Gasbeleuchtung des Eiffelturms bestand elf Jahre. Als im Jahr 1900 eine weitere Weltausstellung in Paris stattfand, wurde das Gaslicht durch eine elektrische Lichterkette aus 5.000 Glühbirnen ersetzt, die Lichterkette zeichnete die Konturen des Turms nach.



Gaskugellampen auf den Plattformen des Eiffelturms.
Bildquellen: unbekannt



Die Beleuchtung des Turms während der Weltausstellung 1889.
Bildquelle: unbekannt

Anstelle der Gasbeleuchtung auf dem Turm wurden unterhalb des Eiffelturms prächtige Gaskandelaber installiert. Sie besaßen neu entwickelte Gruppenbrenner nach dem Patent von Louis Denayrouze.

1907 brachte man auf der ersten Aussichtsplattform eine sechs Meter hohe Uhr mit leuchtenden Ziffern an. Davor signalisierte man um 12 Uhr mit einem abgefeuerten Kanonenschuss die Mittagszeit.

Alle späteren Versuche, den Eiffelturm nieder zu reißen, schlugen fehl. Der Eisengigant hat sie alle überlebt. Ursprünglich sollte er nur für 20 Jahre stehen bleiben und war als Provisorium für die Weltausstellung 1889 gedacht, argumentierten die zahlreichen Gegner des Kolosses.

Von 1925 bis 1936 nutzte der französische Automobilkonstrukteur André Citroën (1878-1935) den Eiffelturm als Reklameträger. Er ließ seinen Namenszug in Leuchtbuchstaben anbringen, dafür wurden 250.000 Glühbirnen montiert.

Im Jahre 1933 wurde eine Uhr mit einem Durchmesser von 15 Metern angebracht, deren Zeiger in verschiedenen Farben leuchteten. Das Schauspiel ging aber schon im Jahre 1936 zu Ende, nachdem es für viel zu teuer erklärt wurde.



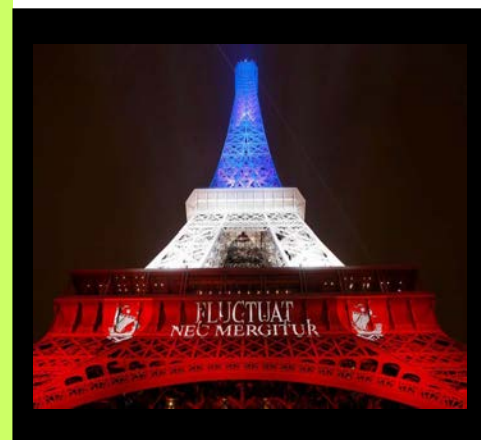
Links: Während der Weltausstellung 1900, Bild: William Rau; rechts der Turm 1930 mit Werbung für Citroën, Bildquelle unbekannt. Unten Blick auf den Place de la Concorde mit dem Eiffelturm im Hintergrund (1950er Jahre). Bildquelle unbekannt



Bild rechts: Anstrahlung des Eiffelturms in den französischen Nationalfarben während der Fußball-Europameisterschaft 2016.

Im Jahre 1937 wurde der Turm im Rahmen der Ausstellung für Kunst und Technik von André Granet mit einem riesigen Kronleuchter und 10 Kilometer langen mehrfarbigen fluoreszierenden Röhren verkleidet. Es wurden 30 Scheinwerfer benutzt um den Himmel zu beleuchten, die Turmfassaden erstrahlten in einem weißen Licht, während das filigrane Eisenfachwerk goldfarbene, rote und blaue Farbakzente widerspiegelte.

Was die Beleuchtung des Eiffelturms angeht, haben sich auch andere Ereignisse ins Gedächtnis eingepägt, wie beispielsweise die Weihnachtszeit im Jahre 1978, als sich der Eiffelturm durch eine einfallsreiche Beleuchtung in einen riesigen leuchtenden Tannenbaum verwandelte. Eins der größten erwarteten Events war die Beleuchtung für das Jahr 2000, die einen internationalen Erfolg verzeichnete: bereits 1997 wurde ein leuchtender Countdown eingerichtet, der vom 1000. Tag vor der Jahrtausendwende rückwärts zählte. Um Mitternacht des 1. Januar 2000 erfolgte eine plötzliche Anstrahlung des Eiffelturms mit dem so erwarteten Funkeln und präsentierte in einem Feuertanz atemberaubende pyrotechnische Spiele. Die leuchtende Countdown-Anzeige zeigte dabei „Jahr 2000“.



Aktuell wird der Eiffelturm von 336 Scheinwerfern mit 600 Watt Leistung pro Scheinwerfer illuminiert.

Das Glitzern bzw. Blinken des Eiffelturms, das einmal zur vollen Stunde nach Einbruch der Dunkelheit erzeugt wird, stammt von 20.000 einzelnen Lampen, die über 40 km Stromkabel miteinander verbunden sind. Der Eiffelturm hat einen Energieverbrauch von 7,7 Millionen Kilowatt pro Jahr, alleine die Beleuchtung verbraucht 580.000 kWh pro Jahr.

Heute ist der 324 Meter hohe Turm nicht nur das Wahrzeichen von Paris, sondern eine der meistbesuchten Sehenswürdigkeiten der Welt.

Zur Geschichte der Beleuchtung von Paris siehe auch Zündfunke Nr. 71 (Paris – die Stadt des Lichts/ Ville Lumière)

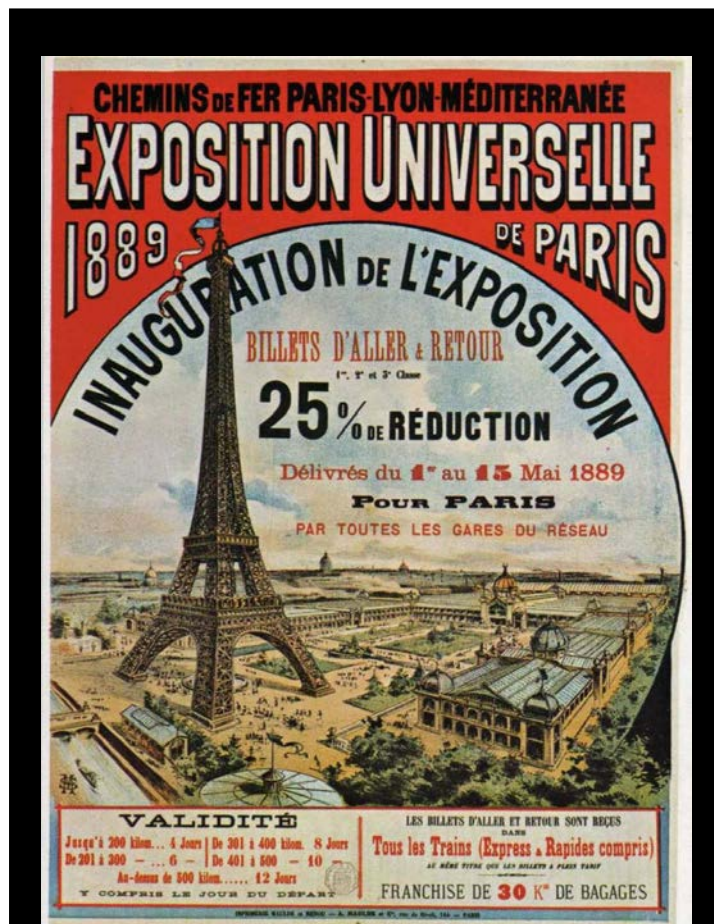
DIE GASBELEUCHTUNG IN DER UMGEBUNG DES EIFFELTURMS WÄHREND DER WELTAUSSTELLUNGEN 1889 UND 1900

Von allen bisherigen Weltausstellungen stand keine annähernd so stark unter dem Eindruck der modernen Beleuchtungstechnik wie die des Jahres 1900. Das künstliche Licht zeigte sich in allen seinen Gestalten und Variationen, von der Öllampe, der Benzin- und Petroleumsparlampe bis zum flutenden Bogenlicht, vom Luftgas-, Spiritus- und Petroleumglühlicht, vom Washington- und Gasolinlicht bis zum ehrwürdigen Kohlgaslicht unter niederem und hohem Druck und der blendenden Acetylenflamme. Auch das damals jüngste Kindlein der Beleuchtungstechnik, das Nernst-Licht, fehlte nicht; mit magischer Gewalt zog es die Fachleute und sonstigen Interessenten seinerzeit an und ließ sich in seinem Tempel bewundern.

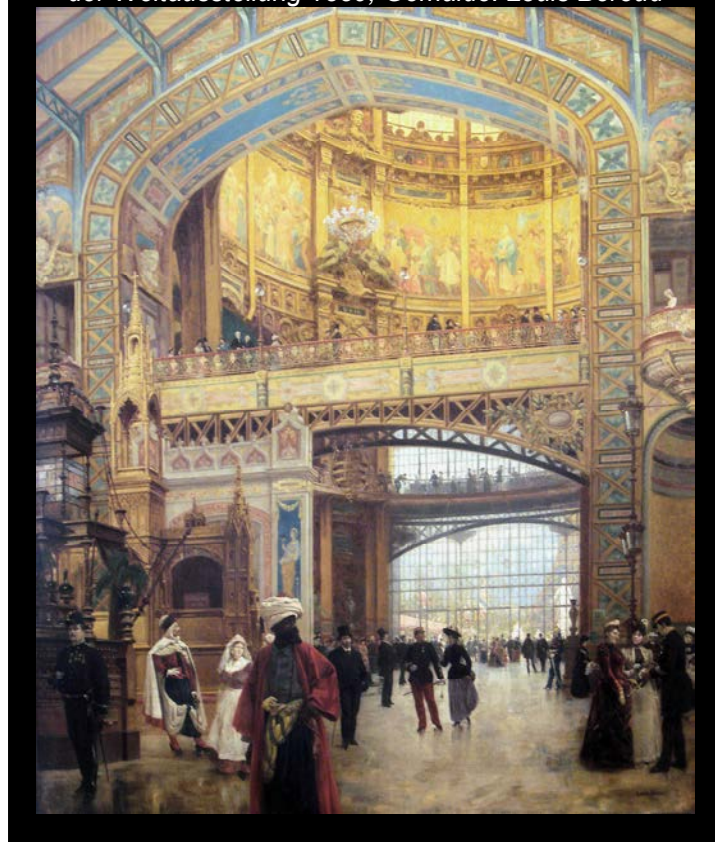
Angesichts der Lichtfülle auf der Ausstellung musste man sich wundern, wie die früheren Veranstaltungen gleicher Art mit der damals viel primitiveren Beleuchtung auskommen konnten, denn abgesehen von der Pariser Ausstellung 1878, welche die erste nennenswerte Beleuchtung mit Jablockhoff-Kerzen vornahm und der Ausstellung 1889 in Paris, welche das elektrische Licht in größerem Umfang heranzog, stand den vorhergehenden nur die offene Steinkohlengasflamme als höchster Luxus zur Verfügung. Und deshalb zeigte die Weltausstellung 1900, was die Beleuchtungstechnik in den letzten 15 bis 20 Jahren für eine geradezu gigantische Arbeit geleistet hatte: die Ausgestaltung des elektrischen Lichtes, das Auer-Licht, die praktische Einführung des Wassergases, das Pressgas, Acetylen und Nernst-Licht, um nur die wichtigsten Etappen zu bezeichnen! In Paris entrollte sich die Geschichte des Beleuchtungswesens der letzten Jahrzehnte in überraschender Weise vor dem staunenden Besucher, wengleich auch manche Lücke zu beobachten war, so hatte man sich eine viel bessere bzw. stärkere Beteiligung der Steinkohlengasindustrie gewünscht. Auch deutsche Vertreter waren ziemlich rar. Die einzigen beiden deutschen Aussteller, die noch dazu gemeinschaftlich ausstellten, die Stettiner Chamottefabrik-Aktiengesellschaft vormals Didier in Stettin und die Berlin-Anhaltische Maschinenbau-Aktiengesellschaft (BAMAG) in Berlin waren zwar präsent, aber leider war die so hoch entwickelte deutsche Gasindustrie zu Hause geblieben.

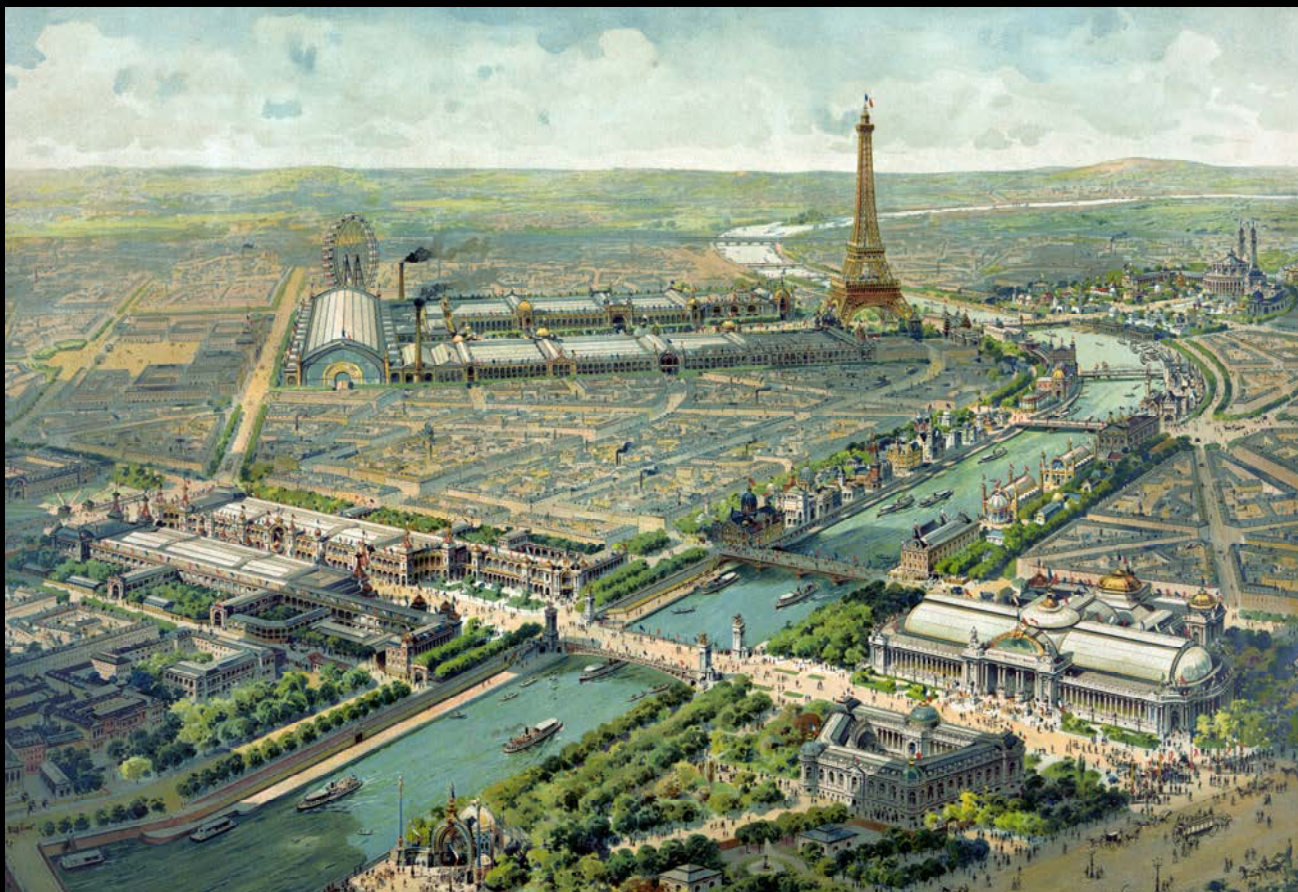
Auf der Ausstellung hatte man anfangs der Beleuchtungsindustrie einen Sammelpunkt zgedacht, eigens dafür wurde ein Gaspavillon errichtet. Ursprünglich sollte dieser Gaspavillon sogar doppelt so groß geplant worden sein, wie er dann letztendlich ausgeführt wurde. Dieser Pavillon erfüllte seinen Zweck nicht. Dazu kam die ungünstige Lage, abseits der Ausstellungsverkehrsadern, an einem ungepflegten, schmalen Weg. Höchst stiefmütterlich platziert dachte man wohl auch, dass der Besuch eher gering ausfallen würde. Recht lieblos brachte man in diesem Gaspavillon außer einigen Beleuchtungskörpern, Gaskochern, Motoren, Gasmessern u.s.w., die ausschließlich von französischen Firmen stammten, nichts weiter unter.

Im ersten Stockwerk befand sich der Kongresssaal, doch Kongresse fanden gar nicht statt. Die dort befindliche Ausstellung von Modellen, Apparaten, Zeichnungen, Statistiken, Beschreibungen bot wohl das Interessanteste des Pavillons und lohnte auch mehrmalige Besuche. Diese Sammlung war durchaus sorgfältig arrangiert. Doch die drei Ausstellungsräume des Pavillons waren ebenfalls in der Regel leer und öde, und die im Keller befindliche Gasküche, welche diverser Backwerk und



Oben: Ausstellungsplakat 1889; unten Empfangshalle der Weltausstellung 1889, Gemälde: Louis Beroud





Panoramablick über das Ausstellungsgelände der Weltausstellung 1900



Die Elektrizität fulminant inszeniert: Das Palais de l'Electricité mit dem Chateau-d'Eau auf der Ausstellung 1900. Geradezu mickrig dagegen der Gaspavillon (unten). Bilder: unbek./Sammlung ProGaslicht



Kaffee sowie andere Speisen zum sofortigen Verzehr herstellte, machte wohl die schlechtesten Geschäfte aller ähnlichen gastronomischen Einrichtungen der Ausstellung.

Wenn man den Gaspavillon mit dem auf der Ausstellung befindlichen Elektrizitätspalast verglich, das halbe Dutzend Besucher hier, eine unzählige Menge dort, so konnte man das Gefühl der Enttäuschung, der gänzlichen Unzulänglichkeit des ganzen Arrangements und des Gebotenen nicht unterdrücken. Alles strömte zur elektrischen Beleuchtung, am Haupteingang wurde man von derselben in flutender Fülle empfangen und am Ende, am Wasserschloss, bezauberte sie jeden Abend Tausende von Besuchern, die fast andächtig auf endlosen Stuhlreihen mit immer gleicher Geduld ausharrten, mit der fabelhaften Pracht und Verschwendung der elektrischen Lichtfülle. Dazu die vielen Stellen, die durch gesonderte Prunkbeleuchtung mittels der Elektrizität starke Effekte zu erzielen suchten, wie zum Beispiel das viel besuchte Palais lumineux Ponsin.

Glücklicherweise brauchte man aber auf dem Champ de Mars (Marsfeld) den Blick nur zu wenden, um sich von dem feenhaften Bilde des Chateau d'eau in den stillen, ruhigeren Bannkreis der Gasbeleuchtung zu retten und – geblendet von dem Lichtermeer aus 5.600 elektrischen Glühlampen, 120 Scheinwerfern

und diversen Bogenlampen – eine Zuflucht zu finden unter dem traulichen Schein des Gasglühlichtes, welches die große Mittelallee zwischen dem Eiffelturm und dem Wasserschloss erfolgreich und angenehm beherrschte. Und ein Umstand war es insbesondere, der dem Gaslicht von vornherein eine günstige Prognose stellte: Es war am Eröffnungstag in vollzähliger Kerzenzahl vorhanden, während man mit dem elektrischen Licht die liebe Not hatte, um wenigstens einen kleinen Teil der riesigen Flächen und Gebäude am ersten Abend beleuchten zu können. Nicht nur am ersten, nein, fast alle Tage bis zum Schluss der Ausstellung wurde über die Störungsanfälligkeit des elektrischen Lichtes geklagt, sogar von den Elektrizitätsfirmen selbst. So konnte beispielsweise die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) die Nernst-Lampen nicht in voller Anzahl jeden Abend mit der zur Verfügung stehenden Strommenge speisen.

Das Gaslicht war in der Hauptsache in der oben erwähnten Mittelallee des Marsfeldes und ferner auf dem Trocadéro präsent. Anlässlich der Ausstellung war man natürlich darauf bedacht gewesen, in allen offenen oder geschlossenen Räumen, wo nicht die gerade neu vorgestellten elektrischen Glüh- oder Bogenlampen die Szene beherrschten, durch Gaslicht eine möglichst ebenbürtige Beleuchtung einzurichten. Unter diesem Gesichtspunkt hatte man den größten Teil der Parkanlagen und Gärten des Marsfeldes und des Trocadéro der Pariser Gasgesellschaft zugewiesen, welche durch ihren Direktor Godot den Entwurf der Gasbeleuchtungsanlage ausarbeiten ließ, nachdem diese Gesellschaft schon lange vorher eifrig dabei war, die Leistungsfähigkeit des Gaslichtes zu erhöhen und damit gegenüber dem elektrischen Licht konkurrenzfähig zu sein.



Prächtige Gaskandelaber standen schon seit Jahrzehnten auf dem Marsfeld. Bilder (zwischen 1868 und 1878): Charles Marville



Gaslaternen in der Rue de Glatigny (zwischen 1853 und 1870), Bild: Charles Marville



Noch bis zum Jahr 1877 wurde die öffentliche Beleuchtung in Paris ausnahmslos durch Gaslaternen mit den bekannten

Schmetterlingsbrennern besorgt. Die Brenner der Gaslaternen kamen einzeln bzw. in kleineren oder größeren Gruppen zur Verwendung. Als aber im gleichen Jahr der russische Ingenieur Pavel Jablochkoff (1847-1894) die Ermächtigung erhalten hatte, die Avenue de l'Opéra mit seinen elektrischen Kerzen zu beleuchten, begann die Pariser Gasgesellschaft mit der Entwicklung neuer großer Brenner. Diese nannte man nach der Straße „Quatre Septembre“, wo sie zuerst erprobt wurden. Diese Brenner lieferten bei geringerem Gasverbrauch deutlich mehr Licht als die älteren. Anlässlich der Weltausstellung im Jahre 1889 erhielt die Gasgesellschaft seitens der Stadt Paris den Auftrag, die Gaslampen auf den Bürgersteigen der Avenue de l'Opéra und auf den Haupt- wie Nebenwegen der Rue de la Paix gegen besonderes Entgelt mit leistungsfähigeren Brennern einzurichten. In dieser Zeit befand sich bekanntlich das Gasglühlicht des Dr. Auer von Welsbach noch auf der ersten Entwicklungsstufe und es dauerte bis zum Ende des Jahres 1891, als in Frankreich endlich eine gleichmäßige und dauerhafte Form Auer'scher Glühstrümpfe in den Handel gebracht wurde, die anfänglich nachstehende zwei Typen aufwiesen:

- Nr. 1 mit einem stündlichen Gasverbrauch von 80 l bei einer Lichtstärke von 4 Carcel.
- Nr. 2 mit einem stündlichen Gasverbrauch von 120 l bei einer Lichtstärke von 6 Carcel. (1 Carcel = 10,9 HK)

CARCEL - HEFNERKERZE - CANDELA

Lichtquellen strahlen ihr Licht nur selten in alle Richtungen gleichzeitig ab. Der in einer bestimmten Richtung abgestrahlte Teil des Lichtstroms nennt man Lichtstärke. Für die Messung der Lichtstärke verwendete man im Laufe der Zeit unterschiedliche Maßeinheiten.

Carcel ist eine veraltete französische Einheit für die Lichtstärke gleich der Lichtstärke einer Standard-Carcel-Lampe, die Rapsöl mit Standardgeschwindigkeit und bei Erzeugung einer Standardflamme verbrennt. Sie entspricht etwa 9,61 Candela.

1 Carcel = 9,6100000301754 Candela [cd]

Eine Hefnerkerze ist eine veraltete deutsche Einheit der Lichtstärke gleich der Lichtstärke einer Standard-Hefnerlampe, die Amylacetat verbrennt und etwa gleich 0,9 Candela ist.

Heute wird die Lichtstärke in Candela gemessen.

Hier betrug der Gasbedarf pro Stunde und Carcel nur 20 Liter, was gegenüber der früheren Gasbeleuchtung eine erhebliche Einsparung bedeutete. Überdies machte das Auer-Licht, das jedoch erst im Jahre 1894 bei der Pariser Straßenbeleuchtung eingeführt wurde, einen sehr guten Eindruck, namentlich am Place de la Concorde und in den elyseischen Feldern, wo man eine reichere Flammenzahl aufgewendet hatte.



Gaslaternen auf dem Place de la Concorde (1878)
vor dem Umbau auf Gasglühlicht.
Bild: Charles Marville

Trotzdem setzte die Gasgesellschaft die seit 1893 begonnenen Versuche zur Verbesserung des Auer-Lichtes ununterbrochen fort, so testeten sie 1898 bis 1899 bereits den Auer-Brenner Nr. 3 mit Glas, der bei einem stündlichen Verbrauch von 155 Liter Gas 12,5 Carcel leistete, sowie zwei von Denayrouse angeordnete Glühlichtbrenner ohne Glas, von denen die eine Form 12 Carcel Leuchtstärke bei 160 Liter stündlichem Gasverbrauch besaß, und die zweite 18 Carcel bei 270 Liter. Die Französische Glühlichtgesellschaft stellte ebenfalls neue Auer-Brenner ohne Glas vor, die sogenannten Bandsept-Brenner, von denen es drei Formen gab:

Brenner	B	mit	100 Liter Gas/Stunde für	9,0	Carcel
Brenner	C	mit	150 Liter Gas/Stunde für	12,5	Carcel
Brenner	D	mit	300 Liter Gas/Stunde für	22,0	Carcel

Von diesen jüngsten Brennergattungen wurden nun für die Parkbeleuchtung des Ausstellungsgebietes am Marsfeld der zuletzt angeführte Auer-Brenner D, für die Anlagen des Trocadéro hingegen die leistungsfähigste Type der Denayrouse-Brenner mit 270 Liter stündlichem Gasverbrauch, ausgewählt; zugleich entschloss man sich auf Grund der günstigen Ergebnisse diverser Versuche, die Flammen zwar im allgemeinen unter dem normalen Gasdruck von 70 mm Wassersäule, jene in den Hauptalleen jedoch zur Erzielung der größtmöglichen Lichtwirkung unter wesentlich höherem Druck brennen zu lassen (Pressgas).

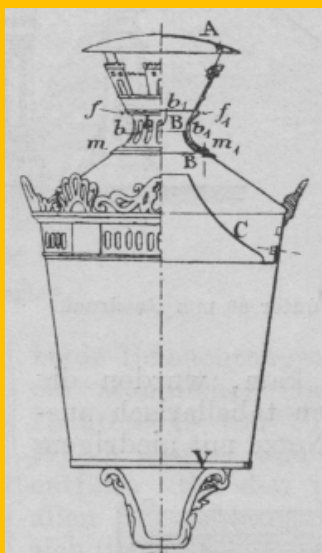


Fig. 1.

Ältere verbesserte Pariser
Gaslaterne.

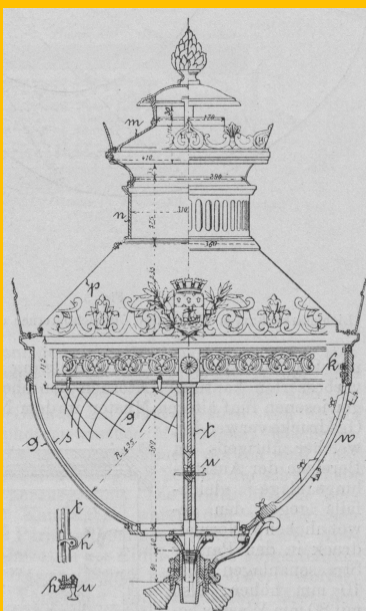


Fig. 2.

Neue Ausstellungslaterne „Opéra-Type“.

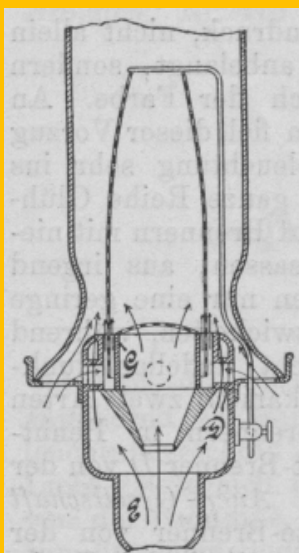


Fig. 3.

Verbesserter Denayrouse-
Brenner.

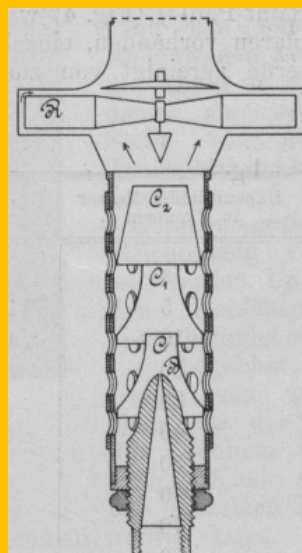


Fig. 2.

Bandsept-Brenner.

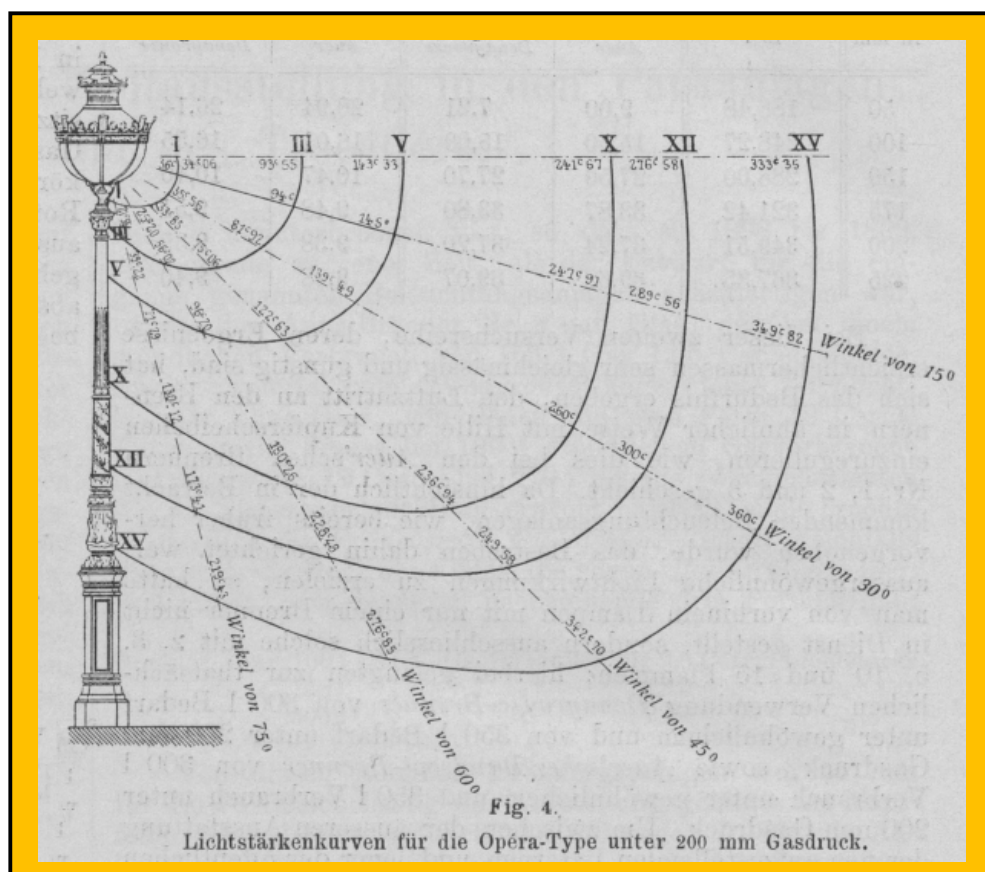
Von links: Pariser Gaslaterne/Querschnitt, Neue „Opéra-Type“, Denayrouse-Brenner, Bandsept-Brenner



Das Ausstellungsgelände der Weltausstellung 1900 mit Gasbeleuchtung (Opéra Type). Bildquelle: unbekannt

Am 3. April 1900 ging die Gasbeleuchtung des Ausstellungsgeländes in Betrieb. Die mit 80 mm Wassersäule Gasdruck betriebene Beleuchtung bestand aus 893 Kandelabern mit 1.243 Gaslaternen und 2.967 Flammen. Damit wurden 49.130 Carcel horizontale Lichtstärke erreicht. Von den Kandelabern hatten 175 jeweils drei Laternen, alle übrigen lediglich je eine mit einem, drei oder fünf Brennern. Zum Beleuchtungsnetz mit 200 mm Druck gehörten 183 Kandelaber mit 375 Laternen und 1.652 Flammen, die 41.869 Carcel horizontale Lichtstärke leisteten; 121 Kandelaber hatten je eine, vier je zwei, 22 je drei und 36 je fünf Laternen mit zwei, drei, fünf, zehn, zwölf oder 15 Brennern. Der stündliche Gasverbrauch pro Kandelaber belief sich im erstangeführten Netz auf mindestens 300 Liter und höchstens 2.250 Liter, hingegen im Netz mit 200 mm Druck auf mindestens 1.750 Liter bis höchstens 10.500 Liter. Für beide Beleuchtungsanlagen zusammengenommen ergab sich ein stündlicher Gasverbrauch von 1.383.200 Liter, der eine Lichtmenge von rund 91.000 Carcel lieferte, so dass also für je ein Carcel und Stunde ein Gasverbrauch von 15,2 Liter entfällt. Alle neu errichteten Kandelaber kamen von den vorhandenen Vorräten der Stadt Paris, lediglich die mit um den Unterbau des Eiffel-Turmes aufgestellten wurden von der Gasgesellschaft neu beschafft.

Bei allen Brennern mit einer Lichtpunkthöhe von 4,70 Meter oder mehr wurde das Anzünden mittels Dauer-Zündflamme bewerkstelligt, für die im Kandelabersockel eine eigene Zweigleitung vorgesehen war. Diese stand mit der Brennerleitung durch Doppelhähne in Verbindung; die angebrachten Hähne konnten nur im Zusammenspiel benutzt werden, d.h. die Leitung der Dauer-Zündflamme konnte nur geschlossen werden, nachdem vorher die Brennerleitung geöffnet worden war.





Umgekehrt konnte die Brennerleitung erst dann geschlossen werden, nachdem man die Leitung der Zündflamme geöffnet hatte. Ersteres entsprach dem Vorgang beim Anzünden, letzteres jenem beim Ablöschen. Das einfache System funktionierte störungsfrei. Bei den übrigen Laternen, deren Brenner niedriger als 4,70 Meter über dem Erdboden angebracht waren, geschah das Anzünden mit der Stange, wofür eigens aus Anlass der Weltausstellung eine neue, höchst sinnreich angeordnete Vorrichtung in Verwendung kam, die der Betriebsleiter Constantin der Pariser Gasgesellschaft konstruiert und erprobt hatte. Diese Anzündestange, besaß als Clou eine 20 cm hohe Zündflamme, die es ermöglichte, das obere Stangenende nicht erst in die unmittelbare Nähe der Brenner zu bringen, so dass die sonst durch unvorsichtige, falsche Stangenbewegungen leicht und häufig vorkommenden Zerstörungen von Glühstrümpfen vermieden werden konnte. Um der Stange ein möglichst geringes Gewicht zu sichern, besteht sie aus einem Bambusrohr, mit einem eisernen Griff und einer Gesamtlänge von 2,25 Meter. Das obere Stangenende trug einen aus verzinktem Eisenblech hergestellten Cylinder, der in seinem tieferen Teil ein Behältnis umfasste, in welchem sich Spiritus befand. Oberhalb davon hatte eine kleine Oellampe von derselben Art, wie sie bereits bei den älteren Anzündevorrichtungen benutzt wurde, ihren Platz.

Franz Liebetanz

Quelle: Der Verfasser war Franz Liebetanz (1866-nach 1923), ein Düsseldorfer Fabrikant und technischer Schriftsteller. Der etwas modifizierte Text stammt aus „Dinglers Polytechnisches Journal, Jahrgang 1901, Band 316.“

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts setzte sich das Auersche Gasglühlicht endgültig durch. Erst mit stehendem Glühstrumpf, später mit hängendem Gasglühlicht. Oben: Laternenanzünder (1905). Bildquelle: Slg. PGL



Am 15./16. April zerstörte ein Großbrand die Kathedrale Notre Dame. Die Restaurierungsarbeiten werden Jahre dauern. Hier eine Aufnahme von 1900 mit Blick auf die Kathedrale, die seit 1991 Weltkulturerbe ist. Bild: unbek./PGL

Noch etwas zum Schluss:

Die Kathedrale
Notre Dame
in Paris ...

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT –
BERLIN-WANNSEE



Berlin—Wannsee, Bahnhof

Denkt man an Wannsee, so fällt einem vor allem jener Gassenhauer ein, der in den 1950er Jahren rauf und runter gespielt und gesungen wurde. Es war Sommer 1951, als beim morgendlichen Rasieren dem Schlagertexter Hans Bradtke jene legendären Zeilen dichtete, die kurze Zeit berühmt werden sollten: „Pack die Badehose ein, nimm dein kleines Schwesterlein und dann nüscht wie raus nach Wannsee“. Dazu ersann der Komponist Gerhard Froboess eine pfiifige Melodie, die Hörer auch bei schlechtem Wetter auf bessere Tage vertrösten konnte. Als Interpretin war schnell Froboess' siebenjährige Tochter Cornelia gefunden. Gemeinsam mit den Schöneberger Sängerknaben nahm Conny Froboess, Deutschlands erster wirklicher Kinderstar, am 26. Juni

Oben:

Die Aufnahme aus dem Jahr 1953 zeigt den Kronprinzessinnenweg mit dem S-Bahnhof Wannsee. Mehrere Gaskandelaber mit konischen Hängeleuchten sind zu sehen. Candelaber dieses Typs („Schwanenhals“) gibt es auch heute vereinzelt im Südwesten Berlins, die konischen Hängeleuchten (Hersteller Bamag) sind seit den 1990er Jahren verschwunden und wurden durch zylindrische Gashängeleuchten ersetzt.

Bild: Sammlung ProGaslicht

1951 in einer West-Berliner Kirche „Pack die Badehose ein“ auf.

Außerdem denkt man natürlich an den berühmten „Großen Wannsee“, im Südwesten Berlins gelegen. An Dampfer, Segler, bekannte Ausflugslokale wie „Moorlake“ oder „Nikolskoe“. Wobei der „Große Wannsee“ eigentlich gar kein See, sondern eine Bucht des Flusses Havel ist. Das hier auch ein Ortsteil Berlins den gleichen Namen trägt, fällt vielen gar nicht ein. Wannsee gehört zum Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf, ist 23,68 Quadratkilometer groß und wurde am 1. Oktober 1920 nach Berlin eingemeindet. Etwa 10.200 Einwohner leben hier. Das vielleicht bekannteste historische Bauwerk ist



Die Glienicker Brücke, Bild: Torsten Henning



Bereits in den 1970er Jahren begannen die Städtischen Berliner Gaswerke GASAG, elektronische Schaltgeräte in Gasleuchten zu erproben, da die Druckfernzündung in den Außenbezirken gelegentlich nicht richtig funktionierte. Oben eine Gasansatzleuchte mit Kalin-Schaltgerät um 1975. Oft machte man sich aber nicht die Mühe, Gasleuchten elektrisch anstatt mit Druckwelle zu zünden, sondern man ersetzte das Gaslicht durch elektrisches Licht. Einige Kieze in Wannsee, aber auch Tegelort oder Konradshöhe verloren die Gaslaternen.

Bild: Sammlung ProGaslicht

die Glienicker Brücke. Hier endete 1989 der Berliner Westsektor, die Brücke trennte die Stadt von Potsdam-Babelsberg. Und mitten auf der Brücke verlief die streng bewachte Grenze zur DDR. Bekannt wurde die Brücke durch den Austausch von Agenten, dreimal fand das statt, zuletzt am 11. Februar 1986. Einige weitere Sehenswürdigkeiten gibt es: Die Pfaueninsel, das Jagdschloss Glienicke, die Liebermann-Villa und das Haus der Wannsee-Konferenz, wo die Nazis einst die Ermordung der Juden geplant haben. Das denkmalgeschützte Strandbad Wannsee, wahrscheinlich das größte Binnengewässerbad Europas, liegt allerdings nicht im Ortsteil Wannsee, sondern im benachbarten Ortsteil Nikolassee.

Die Gasbeleuchtung ist in Wannsee schon lange verschwunden, der Ortsteil gehörte zu den wenigen Kiezen des alten West-Berlin, die ohne Gaslicht auskommen mussten. Einer Zeitungsmeldung vom September 1977 ist zu entnehmen, dass die damals zuständigen Städtischen Berliner Gaswerke GASAG seinerzeit Probleme mit der Zündung der Gasstraßenbeleuchtung im weit draußen liegenden Wannsee hatten. Die Gaslaternen wurden damals nicht mit elektrischen Zündgeräten, sondern durch die Gasdruckfernzündung ein- und ausgeschaltet. Als die GASAG ihren Privatkunden schließlich den Einbau von Gasheizungen anbot, war man gezwungen den Leitungsdruck zu erhöhen. Da die von der GASAG bedienten Gasstraßenlaternen aber über Druckwellen in den Zuleitungen geschaltet wurden und diese Wellen bei erhöhtem Druck nicht ausgelöst werden konnten, war es laut GASAG sowie Bezirksamt Zehlendorf nicht möglich, gleichzeitig Gas für Wohn- und Geschäftshäuser zu liefern und parallel die Gaslaternen in Wannsee weiter zu betreiben.

Ob das alles so richtig war, lassen wir offen. Zumindest wurde es so im Berliner „Tagesspiegel“ am 12. September 1977 abgedruckt. Die Bewohner eines kleinen Teiles von Wannsee wurden dann als Ersatz mit historisch aussehenden, elektrischen „Schinkellaternen“ versorgt. Man kann sie heute zum Beispiel in der Chausseestraße entdecken.

Bettina Raetzer-Grimm

DER ZÜNDFUNKE - Das Gaslaternen-Journal



IMMER INS RICHTIGE LICHT GERÜCKT!
ERSCHEINT 6 MAL IM JAHR



ÜBEL ÜBEL - DIESE DÜBEL

Ick wiedahole mir, wenn ick saache, Berlin is en Irrenhaus! Wat hier los is, könn' Se sich nich vorstellen. Ick fang ma mit nem Knaller an. In Kreuzberch kam kürzlich eena vom Bezirksamt uff die Idee, für Drooschendiela, die im Jörlitzer Park ihren Stoff vaticken, sojenannte Begeechnungszonen einzurichten. Da dürfense dann ihren schwarzen Afjan oda sonste wat zu roochen oda zu spritzen, vakoofen. Bisher lümmelt sich die Baggaasche überall herum und belästicht die Parkbesucha. Nu also „Begeechnungszonen“, mit Kreide uffen Weech jemalt. Süss, wa? Wie uff'm Floomarcht. Ick fraache mir janz besorgt, wat der Typ, der diese Idee hatte, wohl jeroocht hat? Ick schlaache vor, am besten ooch für andere „Berufssparten“ Begeechnungszonen einzurichten. Zum Beispiel für Exhibitzjonisten („übazeucht Sie dit?“), für Straßenräuba („gibt mir Jeld, Alta!“) oder für Schläga („hier kriechste uffs Maul“).

Wat macht die Polizei? Offenbar nüscht! Een Politika vonne Jrüne hat vorjeschlagen, dass die Polizisten ohne Waffen uff Streife jehn sollen. Janz im Ernst! Dann können schräge Vögel noch mehr machen, wat se wollen. Leute wie die von die arabischen Clans werden sich schlapp lachen. Die machen eh, wat se wollen - und man lässt se. Inne Zwischenzeit kassieren die Uniformierten lieba Rentner ab, die 5 Kilometa zu schnell jefahren sind. Is bequema, unjefährlicha und bringt ordentlich Piepen inne Landeskasse.

Aktuell hab ick mir üba een Jerichtsurteil uffjereeht. Da fährt en Typ in Berlin en kleenet Kind tot ... und bekommt dafür 200 (Zweehundert) Euro Jeldstrafe und einen Monat Fahrwabot. Nu wissen wir endlich, wat dat Leben vonnem vierjähriegen Kind wert is. Mir is die Spucke wechjeblieden!

Und die „jroße Politik“? Die sojenannten Volksparteien werden vom Volk wohl nich mehr jeliebt und haben bei die Europawahl so richtich abjeluust. Die Sozen schrumpfen und schrumpfen. Ick saach ma, die sind bald einstellich. Dafür können die Jrünen vor Kraft kaum loofen. Dit vastehe, wer will. Die machen derart Welle und Panik wejen dem Klima und mit die kleene Schwedin Greta hamse ne echte Zuchnumma. Und die anderen Parteien wie CDU oder SPD wanzen sich an die Jrünen Ziele an. Allet soll Öko werden. Keena soll mehr Auto fahren. Dann rettet Deutschland die Welt, alle sind häppy. Am deutschen Wesen soll die Welt jenesen. Aber dit kam noch nie juut an.

Die Oberjrüne Baerbock wird schon als Kanzlakandidatin vonne Jrüne jehandelt, olle Habeck ooch. Ick falle vom Glauben ab. Bei die SPD suchense nu erstmal nen neuen Chef oda Chefin oda Jechefte, wie dat nu jenderistisch heißt. Ick hab' jlesen, dass sich Berlins Rejierenda Mülla dafür anjeboten hat. Ausjerechnet Müller, der blasseste Bürgermeesta Berlins aller Zeiten. Na dann soller mal machen, der schafft die juten alten Sozen glatt uff 4,9 Prozent. Die saufen dann ab - wie vor ein paar Tagen die Berliner Stadtautobahn beim Jewitterregen.

Wussten Se eijentlich, das vor 70 Jahren die lejendäre Luftbrücke West-Berlin vor Stalins Gierkrallen jerettet hat? Rosinenbomba hat ma die Fliejer jenannt, die meistens Kohlen brachten, aber ooch Süßichkeiten für die Kleenen. Dieset Jahr is also Jubiläum, aba Berlins Senat is dit schnuppe, die haben den Rosinenbomban, allet fliejene Oldteimer, die Landung in Berlin vaboten. Gab ooch keene Feia, nur ne alberne Mini-Veranstaltung. Is dit nich obapeinlich? Man kann von die Amis halten, wat man will, aber sie haben den West-Berlinan damals den A ... gerettet! Berlins Senatspfeifen sollten sich in Grund und Boden schämen!

Die Berliner Jaslatüchten werden dafür weita fleißich abjeholzt, Attrappen oda potthässliche Stromfunzeln uffjestellt. Von die Jaslatüchten, die noch stehen bleiben dürfen, brennen ville rund um die Uhr. Jas wird vuplempert, was dem Senat aber schnurzpiepe is. Da spielt dit Klima komischaweise keene Rolle. Und der BER-Fluuchhafen, diese Sankt-Nimmerleins-Baustelle dümpelt ooch weita vor sich hin. Nu hamse Probleme mit Tausende Plastik-Dübel, die sitzen zu locka inne Wände und halten nüscht. Damit wolltense kilometalange Stromkabel in Schächten und an Wänden befestijen. 13 Jahre bauen se nun schon am BER. Ick saachma, dit wird nie wat!

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

FRÜHLING IN PRAG - BESUCH BEI FREUNDEN



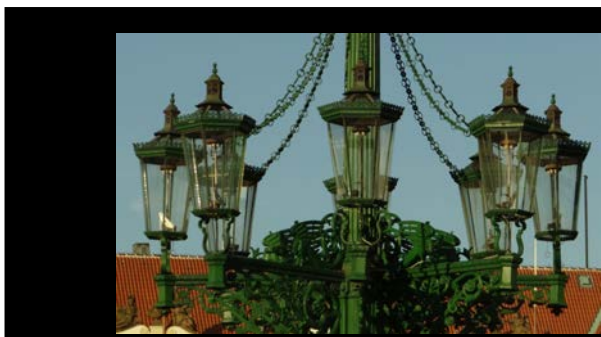
*Blick auf den Veitsdom und die Prager Kleinseite.
Bild: Bettina Raetzer-Grimm*

Prag zu besuchen, ist immer wieder ein großes Vergnügen. Ende Mai war es wieder soweit. Wir machten uns auf den Weg dorthin, um den Frühling an der Moldau zu genießen. Auf die Idee kommen allerdings viele, die Stadt ist voller Touristen. Ganze Heerscharen sind mit Rollkoffern unterwegs, um sich Prag anzuschauen. Da ist zum einen das prächtige Stadtbild, die vielen großartigen Bauten. Unendlich viele Gebäude im Stil des k. u. k.-Historismus oder des Jugendstils. Die Prager Burg, die Altstadt und die Kleinseite auf der linken Seite der Moldau. Museen locken mit tollen Ausstellungen, in den Parks spielen Musiker. Und auf der Moldau kann man mit gemieteten Booten herrlich herumschippern. Leider sind die vielen Besucher gerade in der Innenstadt inzwischen ein Problem. Wer es etwas ruhiger haben möchte, sollte Stadtteile wie Zizkov oder Vihnorady besuchen, auch dort gibt es viel zu sehen. Dabei kann – nein muss man die Prager Straßenbahn nutzen. Für uns



Zu Prag gehören neben den auffälligen, historischen Gaskandelabern (links) auch filigrane Elektrokandelaber (Nachbauten). So etwas hat kaum eine andere Stadt zu bieten. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm

ist sie ein absolutes Highlight! Sie fährt in engen Takten, passiert tolle Bauwerke, Brücken und Stadtlandschaften, kurvt sogar durch Häuser durch. Dazu kommen die zahlreichen, unterschiedlichen Straßenbahn-Modelle aus verschiedenen Zeitabschnitten. Der Fahrpreis ist sehr günstig, eine 24-Stunden-Fahrkarte empfehlenswert.



Unser Besuch führte uns auch wieder ins Prager Gasmuseum im Stadtteil Michle. Jan Žákovec, Museumsdirektor und Herr über das Prager Gaslicht, freute sich sehr über unser Erscheinen, zuletzt hatten wir uns in Düsseldorf beim Bürgerdialog über die Gasbeleuchtung gesehen. Ein gemeinsamer Spaziergang am Tag zuvor führte uns durch den Petrin-Park hoch zum Hradschin. Dort hieß es dann erst Gaskandelaber anschauen und dann die Goldene Stadt von oben betrachten. Beim Abstieg kamen wir durch die Nerudova-Gasse und staunten über die extrem dicht stehenden Gaskandelaber. Jan Žákovec sprach davon, dass ein Besucher diese Gasse als Gaslicht-Wald bezeichnet hat.

Im Gasmuseum präsentierte uns Jan Žákovec neu ergatterte Ausstellungsstücke. Außerdem diskutierten wir über die Optik und der eingebauten Technik der Prager Gaslaternen. In der Gaswerkstatt war Probezündungen und Probeleuchten angesagt. In der Tat lässt sich bei den Prager Gaslaternen noch so manches verbessern oder wie man heute gern sagt „optimieren“. Die Gasbeleuchtung ist auf jeden Fall eine Attraktion, viele Prag-Besucher staunen über das Licht und schießen Fotos. Das Stadtmarketing funktioniert. Auch bei geführten Stadtrundgängen werden die Gaslaternen gerne vorgestellt, ihre Handhabung erklärt. In Reiseführern werden sie erwähnt. Wer hätte das vor 20 Jahren gedacht, als Prag komplett ohne Gaslicht war. 1985 hatte man die letzten auf Strombetrieb“ umgebaut. Erst 2002 stiegen die ersten Gaslichter wie Phoenix aus der Asche wieder auf. Heuer, 17 Jahre später, scheint es so, als seien die Gaskandelaber nie weg gewesen.

Bettina Raetzer-Grimm



*Im Gasmuseum mit Jan Žákovec.
Alle Bilder: Bettina Raetzer-Grimm*



WIEN/SCHWECHAT - DAMPFROSS TRIFFT GASLICHT

Eine Fahrt nach Wien – für uns fast schon Routine. Die Stadt hat zwar bis auf zwei Ausnahmen nichts an Gaslicht zu bieten, überhaupt lässt die Stadtbeleuchtung ziemlich zu wünschen übrig. Aber wir kennen dort wunderbare Menschen, sie engagieren sich leidenschaftlich im Denkmalschutz oder arbeiten zum Beispiel im Eisenbahnmuseum Schwechat, das vom Verband der Eisenbahnfreunde betrieben wird. Überhaupt Schwechat: Die dort ansässige historische Eisenbahn hat eine kleine Rarität zu bieten: Einen mit Gaslicht beleuchteten Reisezugwagen. In liebevoller Arbeit wurde der Wagen von Peter Tschulik und weiteren Mitstreitern restauriert und mit Gaslampen ausgerüstet. Man bekommt eine Ahnung davon, wie es gewesen sein muss, als die Eisenbahnwagen mit Gasbeleuchtung fuhren.



Oben: Die ungarische Dampflokomotive und der Reisezugwagen mit Gasbeleuchtung; unten Fachsimpeln über Dampfzylinder und Gaslichter



An den Fahrtagen, in der Saison von Mai bis Oktober und in der Regel einmal im Monat, gibt es Dampfbetrieb. Dann dürfen Besucher, vor allem auch Kinder, auf dem Führerstand der Lokomotiven mitfahren. Ein besonders schönes Modell ist eine ungarische Dampflokomotive. Dann dampft und raucht es und Kleine wie Große sind begeistert. Es gibt auch einen Lokschuppen, dort können weitere Loks bestaunt werden.



Wunderschön: Vier Gaslampen sorgen für gute Stimmung im Reisezugwagen. Das freut Mensch und Hund gleichermaßen.





Oben: Lokführer Peter Tschulik setzt die Dampflokomotive in Betrieb; unten: Das Dampfross ist mit den Fahnen Österreichs und Ungarns geschmückt.



Ein Besuch des kleinen musealen Eisenbahnbetriebes ist empfehlenswert, die Atmosphäre ist überaus freundlich und familiär. Und der kleine mit Gas beleuchtete Reisezugwagen ist ein echter Hingucker. Die vier Gaslampen werden mit Propangas betrieben.

Mehr Infos über das Eisenbahnmuseum Schwechat gibt es im Internet unter <http://www.eisenbahnmuseum.at/joomla/>



Oben: Eine der vier Gaslampen; unten: Lokführer bei der Arbeit.



Der Aufenthalt in Wien fiel übrigens genau in die Phase politischer Turbulenzen, die Österreich kürzlich erschütterten. Es gab also genügend Gesprächsstoff über die österreichische Politik. Doch die eigentlich relevanten Themen waren die Aktivitäten des Vereins ProGaslicht, der Initiative für Denkmalschutz in Österreich und des Vereins Historische Eisenbahn Schwechat. Alle engagierten Vereinsmitglieder berichteten über ihre Schwierigkeiten – mit Behörden, mit Gegnern, vor allem aber mit den Problemen, die Ziele der Vereine zu erreichen. Wie kann man die Gasbeleuchtung vor dem Abbau schützen, wie denkmalgeschützte historische Bauwerke vor der manchmal illegalen Abrissbirne retten, wie einen kleinen Eisenbahnmuseumsbetrieb aufrechterhalten?

Nebenbei wurde während unserer Wiener Tage noch die Installation einer originalen Wiener Gaslaterne aus der Zeit der englischen Gasgesellschaft „ICGA“ vorbereitet. Dazu wurde ein Wandarm montiert, welcher in Zukunft die Laterne tragen soll. Die Gaslaterne aus dem 19. Jahrhundert gehört Professor Martin Kupf, ein engagierter Denkmalschützer, Restaurator und Experte der Wiener Straßenbeleuchtung.

Was nun die öffentliche Straßenbeleuchtung Wiens angeht, so ändert sich gerade einiges. Man setzt in der alten k. u. k. Stadt voll auf Leuchtdioden. Die „LEDifizierung“ schreitet mächtig voran. Die in Wien seit Jahrzehnten bekannten Langfeldleuchten, die meist an Überspannungen montiert sind, werden durch neue LED-Leuchten ersetzt. Die in Wien für die Beleuchtung zuständige Magistratsbehörde „M33“ nennt diesen Leuchtentyp „umgedrehter Wok“. Mehr dazu in einer der nächsten Ausgaben unseres Journals.



Professor Martin Kupf mit der Alt-Wiener Gaslaterne

Auch in Wien macht es übrigens Spaß, die Straßenbahn zu benutzen. Es gibt ein ausgedehntes und weitverzweigtes Netz. Ein Muss war natürlich der Besuch des Flohmarktes an der Kettenbrückengasse, sowie des Naschmarktes mit all seinen Leckereien. Bei Letzterem – den Leckereien – sollte man übrigens Vorsicht walten lassen. Es gibt sehr empfehlenswerte Konditoreien in Wien, einige davon mit dem Prädikat „k. u. k. Hofkonditorei“. Was da angeboten wird, ist ein Gaumenschmaus. Aber bitte nicht zuviel davon, sonst erleidet man einen „Konditorschaden“.

Leider war die Zeit in Wien viel zu schnell wieder vorbei. Aber die Stadt lässt uns nicht los! Ein herzliches Servus nach Wien!

Mehr über Gasbeleuchtung für Reisezugwagen im Zündfunken, Nummer 79.

Text und Bilder: Bettina Raetzer-Grimm

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

ZUM LIEBEN AUGUSTIN IN WIEN



Denkmalschützer, Gaslichtbegeisterte, Eisenbahnfreunde in bester Stimmung im Wiener Lokal „Zum Lieben Augustin“, Reinprechtsdorfer Straße 47, 1050 WIEN, 5. Bezirk. SEHR ZU EMPFEHLEN!

Euer Glühwürmchen