

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 85 * Ausgabe 7/8-2019 * Jahrgang 12 * 15,00 € * 11. August 2019



GASBELEUCHTUNG IN FRIEDRICHRODA (THÜRINGEN), ANGELEGT IN DEN 1990er JAHREN

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Gaslaternen – Kommt bald die Entscheidung	4
Gaslicht-Spaziergang in Unterbilk	5
→Berlin	6
Private Gaslaternen werden zur Zielscheibe	6
Kaum noch Gaslicht in Spandau, Gatow oder Kladow	9
Charlottenburg – Ewige (Gas-)Flamme erloschen	10
Stadtbild: Litfaßsäulen – Nur 24 sind denkmalwürdig	11
Ihr Name ist Lesser – Der Leuchtturm von Berlin	12
Ausstellungstipp: Max Liebermann und Lesser Ury	15
→Bonn	21
70 Jahre Bundesrepublik – 70 Jahre Grundgesetz	21
Gasversorgung und Gasbeleuchtung	27
Bonner Südstadt – Die letzten Jahre der Gasbeleuchtung	40
→Stockholm	43
Carlssons Laterne – Stockholms letzter Gaskandelaber	43
→London	44
Sonderteil Architektur: 125 Jahre Londoner Tower Bridge	44
Die Beleuchtung der Londoner Tower Bridge	48
→Hamburg	51
Noch mehr Interessantes über die Gasbeleuchtung	51
Aus Erdgas „L“ wird Erdgas „H“ – Was Gaslaternenbesitzer wissen sollten	71
Graf Koks	74
Und hier noch was Gutes zum Schluss	75

NOCH MEHR INTERESSANTES VON HAMBURGS GASLATERNEN



Ab Seite 51



BONN GASVERSORGUNG UND GASBELEUCHTUNG

Ab Seite 27

LONDON

125 JAHRE TOWER BRIDGE



Ab Seite 44

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

Bilder Titelseite: Bettina Raetzer-Grimm, Rückseite: Barbara Schmitz, Thomas Becker

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

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

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

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

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

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

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

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE JULI/AUGUST 2019

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Heute präsentieren für Heft Nr. 85 unseres Gaslaternen-Journals. Neben einigen aktuellen Nachrichten haben wir interessante Reportagen zu bieten. Da ist beispielsweise die Geschichte der weltweit größten Gaslaterne. Sie steht seit einigen Jahren in Berlin und ist auf private Initiative entstanden. Ihre Technik war für die Herstellerfirma eine echte Herausforderung. Ebenfalls aus Berlin kommt ein Ausstellungstipp: Eine Begegnung zweier Künstler, die sich lange Zeit ziemlich feindselig gegenüberstanden: Max Liebermann und Lesser Ury. Letzterer zeichnete sich vor allem durch seine Bilder vom nächtlichen Berlin mit ihrem Licht aus. Weiter geht die Reise nach Bonn, lange Zeit Bundeshauptstadt der alten Bundesrepublik Deutschland. Auch Bonn hat eine durchaus interessante Gas-Geschichte.



In unserem letzten Heft brachten wir eine ausführliche Hamburg-Reportage und dachten nicht, dass die Resonanz darauf recht groß sein würde. Deshalb schieben wir nun eine weitere umfangreiche Bild-Reportage hinterher. Die Geschichte der Hamburger Gaslichter ist durchaus spannend, aber leider längst Geschichte.



In London gibt es ein Jubiläum zu feiern: Die legendäre Tower Bridge wird 125 Jahre alt – und wir berichten über deren Entstehung. Zum Schluss schauen wir auf die in einigen Teilen Deutschlands bevorstehende Umstellung der Erdgasart. Was das für die Besitzer von Gasleuchten bedeuten kann, steht in dieser Ausgabe.

Wir wünschen viel Spaß mit diesem Heft. Eine schöne Sommerzeit

*Bettina Raetzer-Grimm und
Die ZÜNDFUNKEN-Redaktion*

DÜSSELDORF

GASLATERNEN - KOMMT BALD DIE ENTSCHEIDUNG?

Entscheidet sich im Herbst dieses Jahres die weitere Zukunft der Düsseldorfer Gasstraßenbeleuchtung? Wie bekannt ist, arbeiten die Stadtverwaltung, die Stadtwerke und Bürgerinitiativen zusammen seit einiger Zeit an der Gaslicht-Frage. Wahrscheinlich Ende des Jahres oder zu Beginn des nächsten Jahres soll der Rat der Stadt abschließend über Düsseldorfs Gaslaternen entscheiden. Noch ist nicht klar, wie viele Gasleuchten erhalten und weiter betrieben werden. Doch es sollen möglichst viele sein, nach Meinung der Bürgerinitiativen – und auch nach Meinung von uns – am besten alle!



Gaskandelaber auf dem Kaiserswerther Markt (2017).
Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Der Schutz der Gasbeleuchtung hat in den letzten Jahren zahlreiche Bürger sowie Vereine und Organisationen zusammengeführt. Gemeinsam treten alle für das Gaslicht der Stadt ein. Egal, ob es sich um Prominente, Politiker, Unternehmer, Geschäftsleute, Künstler oder um „ganz normale“ Bürger Düsseldorfs handelt. Auch der größte Heimatverein der Stadt, die Düsseldorfer „Jonges“, trommelt für den dauerhaften Erhalt der Gaslaternen. Kürzlich sind die „Jonges“ an die Öffentlichkeit gegangen, um Plätzen in der Stadt neue Namen zu geben. Außerdem gab es Vorschläge für neue Denkmäler und Gedenkplaketten, damit soll an prominente Düsseldorfer oder an Personen, die in Düsseldorf tätig waren, erinnert werden. Gleichzeitig gab der Heimatverein auch bekannt, der Stadt 20 Gaslaternen stiften zu wollen, sie sollen an der Mühlenstraße aufgestellt werden.

Es ist schon bemerkenswert, wie viele Menschen sich heute für die Gaslaternen stark machen. Mit den Unterschriften Prominenter hatte es „einst“ auch angefangen. Im Herbst 2009 wurde über die bekannte, leider inzwischen verstorbene Kunstmäzenin und Professorin Gabriele Henkel eine Petition zur Erhaltung der Gaslaternen an den damaligen Oberbürgermeister Dirk Elbers übergeben. Was aus dieser von zahlreichen prominenten Düsseldorfern unterschriebene Petition wurde, weiß niemand. Sie verschwand sang- und klanglos, vielleicht in irgendeinem Aktenordner. Die damals Verantwortlichen der Stadt wollten das Thema offenbar ignorieren und nahmen die Gaslicht-Schützer nicht für voll. Doch das hat sich bekanntlich seit einigen Jahren geändert.

Bettina Raetzer-Grimm



Oben: Wolfgang Rolshoven, Jonges-Baas (Chef) in der Mitte, zusammen mit unseren engagierten Mitgliedern der Initiative Düsseldorfer Gaslicht (v.l. Lutz Cleffmann, Barbara Schmitz, Carolyn Eickelkamp, Andreas Junge). Bild: W. Harste

GASLICHT-SPAZIERGANG IN UNTERBILK

Am 30. August findet ein weiterer **GasLicht**-Spaziergang in Düsseldorf-Unterbilk statt. Treffpunkt ist das Karl-Arnold-Haus der Wissenschaften in der Palmenstraße 16 in 40217 Düsseldorf-Unterbilk.

Unterbilk mit etwa 19.000 Einwohnern gehört zum Stadtbezirk 3. Ursprünglich war Unterbilk ein Teil von Bilk, das bereits 1384 nach Düsseldorf eingemeindet wurde. Der heute eigenständige Stadtteil Unterbilk entstand durch den Bau der Eisenbahnlinie von Neuss nach Düsseldorf, die Bilk durchtrennte. Südlich dieser Eisenbahnstrecke lag das alte Bilk, das seinen Namen beibehielt, der nördlich der Eisenbahnstrecke gelegene Teil hieß zunächst Neustadt, bekam aber später den Namen Unterbilk.

Nachdem im Jahr 1876 an der Lausward in Unterbilk die erste Pferderennbahn Düsseldorfs eröffnet wurde, errichtete die Stadt zwischen 1890 und 1896 hier den Düsseldorfer Hafen. Bereits einige Jahre vorher wuchs die Bevölkerung Unterbilks stark, der Ortsteil wurde dicht bebaut. Eine Ursache der industriellen Entwicklung Düsseldorfs.

Ein zentraler Punkt des Stadtteils Unterbilk ist der Florapark, er entstand um 1870 in privater Initiative. Als Düsseldorf durch die Industrialisierung zur Großstadt wurde, beabsichtigte man, die Stadt mit mehreren großen Parkanlagen auszustatten, eine davon war der Florapark, ursprünglich befand sich dort auch ein Palmenhaus, das heute nicht mehr existiert. In die Schlagzeilen kam der Florapark auch durch einen grauenhaften Mord, der ziemlich genau vor elf Jahren passierte.

In unmittelbarer Nähe des Floraparks steht das am 11. Mai 1960 eingeweihte Karl-Arnold-Haus (Haus der Nordrhein-Westfälischen Akademie). Das Herz von Unterbilk, zu dem auch der Medienhafen und der Rheinturm – Düsseldorfs Fernsehturm – gehören, ist das Lorettoviertel (kurz „Lo“).



D-Unterbilk: Bürgerstraße (2009), Bild: Thomas Schmitz

Quelle: Initiative Düsseldorfer Gaslicht



**INITIATIVE
DÜSSELDORFER
GASLICHT**

**Bürger für den Erhalt
aller Gaslaternen!**

GASLICHT-SPAZIERGANG UNTERBILK

Termin: Freitag, 30. August 2019

Uhrzeit: 19:30 Uhr

Treffpunkt: Karl-Arnold-Haus der Wissenschaften,
Palmenstr. 16, 40217 Düsseldorf-Unterbilk

Referenten: Andy Gasketeer, Reinhard Lutum

BERLIN

PRIVATE GASLATERNEN WERDEN ZUR ZIELSCHEIBE

Und wieder kommt eine Nachricht aus Berlin, die sprachlos macht. Sie spottet jeder Beschreibung! Berlin war jahrzehntelang die Metropole des Gaslichts. Insbesondere die Frontstadt West-Berlin warb regelrecht für ihr Markenzeichen „Gaslaterne“. Das wirkte sich neben den 44.000 öffentlichen Gasstraßenleuchten – Stand 2005 – auch auf den privaten Bereich aus. Mehr als 400 Gaslaternen standen auf privaten Grundstücken. Nachdem der Berliner Senat begonnen hat, Berlins Gasbeleuchtung abzuschaffen, dachte man, die privaten Gaslaternen seien sicher. Doch das scheint ein Irrtum zu sein.



Vor dem Zugriff geschützt: Private Gaslaternen im Berliner Umland.
Bilder: ProGaslicht e.V.

Anfang Juli berichtete die Berliner Zeitung „BZ“, dass Berlins Energieversorger GASAG den Besitzern privater Gaslaternen schriftlich ankündigte, deren Gaslaternen außer Betrieb zu nehmen. Immerhin geht es aktuell wohl um 299 private Gaslaternen. Deren Eigentümer hatten vor Jahrzehnten Verträge mit der GASAG über die Wartung der Laterne sowie die Lieferung von Gas abgeschlossen. Mehr dazu weiter hinten.

Nun schrieb die GASAG den betroffenen Laternenbesitzern, dass man beabsichtige, frühestens zum 31. August 2019 die Verträge zu kündigen. In dem Schreiben heißt es unter anderem: *„die Zeit, die bis dahin verbleibt, sollten sie freundlicherweise nutzen, um sich Gedanken über eine alternative Lösung oder über eine dauerhafte Stilllegung zu machen. Denkbar wäre z.B. die Umrüstung der Laterne auf elektrischen Betrieb, was deutlich weniger wartungsintensiv sein dürfte.“*

Ein ziemlich unverschämter Tenor, wie wir finden.

DISTANZIERT SICH DIE GASAG VON DER GASBELEUCHTUNG?

Für die Wartung und die Gaslieferung für eine vierflammige Gaslaterne hatte ein Laternen-Besitzer bisher etwa 525 Euro im Jahr bezahlt. Berliner Gaslaternen-Besitzer fielen aus allen Wolken, als sie von den Plänen der GASAG hörten. Stand nicht gerade die GASAG – die früheren Städtischen Berliner Gaswerke – der Gasstraßenbeleuchtung immer wohlwollend gegenüber? Vor zwei Jahren feierte die GASAG ihr 170jähriges Bestehen unter anderem mit dem Hinweis auf die Berliner Gasbeleuchtung. Der Zündfunke berichtete darüber. Und wie zu hören war, hatte die GASAG den Plan des Berliner Senats, die Gasbeleuchtung abzuschaffen, mit großem Bedauern zur Kenntnis genommen.

Ohnehin war die vor 19 Jahren getroffene Entscheidung des Berliner Senats, der GASAG die Zuständigkeit für die Gasstraßenbeleuchtung zu entziehen und die öffentliche Beleuchtung zu privatisieren, der Todesstoß für Berlins Gaslaternen. Zuerst bekam eine offenbar völlig überforderte private Firma, die eigens dafür von einem Müll- und einem Stahlkonzern gegründet worden war, den Zuschlag zur Bewirtschaftung der Gasbeleuchtung. Die Folge: Wegen Inkompetenz und fehlendem know-how ging es mit Berlins Gaslicht rapide bergab. Später folgten andere Unternehmen, die für das Beleuchtungsmanagement zuständig waren. Mal lief es dann etwas besser, dann wieder schlechter. Die politisch Verantwortlichen sowie die zuständige Verwaltung nutzten die unbefriedigende Situation schließlich, indem sie die Abschaffung der Berliner Gaslaternen verkündeten.

Reiht sich nun die einst gaslicht-freundliche GASAG offenbar in die Reihe der Gaslicht-Zerstörer ein? Will sie etlichen betroffenen Privatpersonen ihre ureigene Gaslaterne abschalten? Eine Sprecherin der GASAG begründete die vorgesehene Maßnahme damit, dass die *„alten Verträge mit den Privatpersonen schon lange nicht mehr der im Energiewirtschaftsgesetz vorgeschriebenen Trennung von Netz und Vertrieb entsprechen. Außerdem bestünde ein wettbewerbsrechtliches Risiko, weil die Betroffenen keinen eigenen Zähler besäßen und deshalb keinen*



Berlins bekannteste Gaslaterne
„Bamag U7“. Bild: ProGaslicht e.V.

Gaslieferanten wählen könnten.“ Es fehlte auch nicht der stereotype Hinweis, dass Gasleuchten nicht sehr effizient und Ersatzteile sowie Leuchtmittel (Glühkörper) schwer zu beschaffen seien. Vielleicht hat das Verhalten der GASAG etwas mit der neu ausgerichteten Firmenpolitik zu tun, denn die GASAG verkauft inzwischen auch Strom. Die einst ausgegliederte Konzern-Tochter BEGATEC wurde von der GASAG wieder ins Unternehmen zurückgeholt. Just diese BEGATEC war für die Wartung der privaten Gaslaternen verantwortlich. Das soll sich nun offenbar ändern – den Privatbesitzern wird das Gaslicht sozusagen weggestohlen.

DIE LÖSUNG WÄRE GANZ EINFACH

Die auf privaten Grundstücken befindlichen Gaslaternen haben keinen eigenen Zähler, moniert die GASAG. Diese Begründung ist erstaunlich, denn keine einzige öffentliche Gaslaterne hat einen eigenen Zähler. Warum auch? Es gibt Erfahrungswerte für den Verbrauch, auf die man seit Jahrzehnten zurückgreift. Man weiß ganz genau, wieviel Gas für einen Glühkörper benötigt wird. Zugrunde gelegt wird ein „Brennkalender“, dort ist festgelegt, wie lange eine Gaslaterne leuchtet. Doch die Lösung wäre ganz einfach. Die privat betriebene Gaslaterne sollte hinter dem Hausgaszähler an das Erdgasnetz angeschlossen werden. Sobald ein Gasgerät direkt über dem Hausgaszähler läuft, kann weder die GASAG noch der Senat etwas dagegen tun. Das Anschließen von Gasgeräten – und die Gaslaterne ist ein Gasgerät – ist Privatsache des jeweiligen Haus- oder Grundstückseigentümers. Und dieser kann auf seinem Privatgrundstück alles Mögliche mit Gas betreiben: Die Heizung, den Herd, einen Terrassenstrahler, auch einen Gaskühlschrank. Der Erdgas-Verbrauch dieser Geräte läuft über den Hausgaszähler. Und wenn kein Erdgasanschluss vorhanden ist? Gaslaternen können auch mit Flaschengas (Propan) betrieben werden. Voraussetzung ist in allen Fällen, ob Erdgas oder Propangas, selbstverständlich ein fachgerechter Anschluss der Geräte bzw. Gasanlagen an die Gasleitung. Und prinzipiell müsste jeder Gasinstallateur eine Gaslaterne warten können. Echte Gaslicht-Liebhaber machen das in der Regel selbst. Der Wechsel von Glühkörpern oder das Säubern des Brennerrohrs oder Putzen der Scheiben oder Glasglocken ist kein Hexenwerk.



Private Gaslaterne, hier der in der früheren DDR weit verbreitete Typ von Leistner.
Bild: Chr. Menzel

WIE WAR DAS EIGENTLICH DAMALS?

Bis in die 1990er Jahre bot die GASAG ihren Kunden ihre „ganz persönliche Gaslaterne“ an. So offerierte sie in einem Faltblatt vom Oktober 1997 (Bild unten) das Angebot, „für eine einmalige Anschlussgebühr von 800,00 DM bis 2.250,00 DM, abhängig vom Standort auf dem vorgesehenen Grundstück, eine Gaslaterne in den Garten oder zum Beispiel vor ein Firmengebäude zu stellen. Dazu sollte ein monatlicher Pauschalbetrag in Höhe von 50,00 DM kommen. Dieser Betrag beinhaltete den Gasverbrauch sowie einen Putz- und Wartungsservice sowie gegebenenfalls notwendige Reparaturarbeiten. Interessierten Personen bot man in einem eigens aufgelegten Katalog verschiedene Kandelaber, Wandbefestigungen und Leuchtentypen an.

Interessant ist auch, was die GASAG im gleichen Faltblatt über die Berliner Gasbeleuchtung vom Oktober 1997 über Erdgas und Gaslicht schrieb und an Kunden verteilte. Wir zitieren:

„Dass man aus dem umweltschonenden Erdgas auch ein warmes und freundliches Licht erzeugen kann, beweisen jeden Abend unsere fast 44.000 Gasleuchten. Der hauptsächliche Verwendungszweck für das Erdgas liegt jedoch in seiner industriellen und gewerblichen Nutzung für die Strom-, Wärme- und Kälteerzeugung. Auch bei Ihnen zu Hause lässt sich Erdgas sehr wirtschaftlich zum Kochen, Heizen und Warmwasserbereiten einsetzen. ...

Es ist allgemein bekannt, dass Licht aus Gas teurer ist als Licht aus Strom. Aus Licht kann man auch mehr Licht erzeugen. Aber dort, wo die Gasleuchten vorwiegend stehen, in den kleinen, ruhigen Straßen der Außenbezirke, aber auch in den Nebenstraßen der City, in einigen historischen Ortskernen, in Park- und Grünanlagen – dort erfüllen sie ihren Zweck, sie sorgen ausreichend und gut für unvergesslich schönes Licht. Baut man eine Gaslaterne aus und ersetzt sie durch eine Stromleuchte, dann dauert es über 40 Jahre, bis sich dieser Austausch wirklich rechnet. Auch soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Lebensdauer von Gaslaternen deutlich höher ist. Die elektrische Beleuchtung ist ein unverzichtbarer Bestandteil unseres täglichen Lebens. Wir denken aber auch, dass die Gasstraßenbeleuchtung einen festen Platz im nächtlichen Alltag unserer Stadt verdient. In den vergangenen Jahren ist es uns gelungen, die Gasstraßenbeleuchtung auf einem sehr hohen Niveau zu betreiben ...“

Ein besonderer Service für Liebhaber:

Die GASAG liefert Ihnen Ihre ganz persönliche Gaslaterne

Allen Freunden des Gaslichts unterbreiten wir folgendes Angebot:

- für eine einmalige Anschlussgebühr (800,- DM bis 2.250,- DM - abhängig vom Standort auf Ihrem Grundstück) stellen wir Ihnen eine Gaslaterne in Ihren Garten oder vor Ihr Firmengebäude. Dazu kommt dann ein monatlicher Pauschalbetrag in Höhe von 50,- DM. Dieser beinhaltet den Gasverbrauch sowie einen Putz- und Wartungsservice und ggf. Reparaturarbeiten.

Teil der Auswahl an Masten

Wandarme aller Epochen

In einem zusätzlichen Katalog bieten wir Ihnen die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Mast- und Leuchtentypen auszuwählen.

Nehmen Sie Kontakt mit uns auf.
Telefon 78 72 - 21 10



Faltblatt der Berliner GASAG vom Oktober 1997.
Bild: Archiv ProGaslicht e.V.

So war also die Lage im Herbst 1997, im gleichen Jahr feierte die GASAG ihr 150jähriges Bestehen, unter anderem mit einer großen Ausstellung im Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB). Und die 90 historischen Gaskandelaber im Gaslaternen-Freilichtmuseum Berlin-Tiergarten funkelten um die Wette. Die Stadtgesellschaft war stolz auf ihre Gas-Tradition, die bereits 1826 begonnen hatte. Und niemand aus Politik oder Verwaltung stellte die Demontage der weltweit einmaligen Stadtbeleuchtung mit 44.000 Gaslaternen in Frage.

BEISPIELLOSER KULTURVANDALISMUS

Heute wird Berlins Gaslicht Stück für Stück ausgemerzt, wertvolle Kandelaber durch Verschrottung zerstört, das Freilichtmuseum zu Grunde gerichtet und dem Verfall Preis gegeben. Ein Kulturvandalismus sonders gleichen. Alles unter dem Vorwand von Effizienz, CO₂-Einsparung, Klimaschutz und angeblicher Störanfälligkeit der Gaslaternen. Dabei ist es mit Gasleuchten genauso wie zum Beispiel mit Autos: Unterbleibt Wartung und Pflege oder regelmäßige Inspektion, unterlässt man z.B. den fälligen Ölwechsel, dann gehen sie kaputt. Berlins Gaslicht wird verschwinden. Die Verantwortung dafür trägt Berlins Senat, deren Technokratenverwaltung, ignorante Politiker und das zuständige Beleuchtungsmanagement. Dass jetzt selbst die GASAG das Skandalspiel um die gemeichelten Gaslaternen mitspielt und private Gasleuchten vom Netz abklemmen will, ist eine Schande.

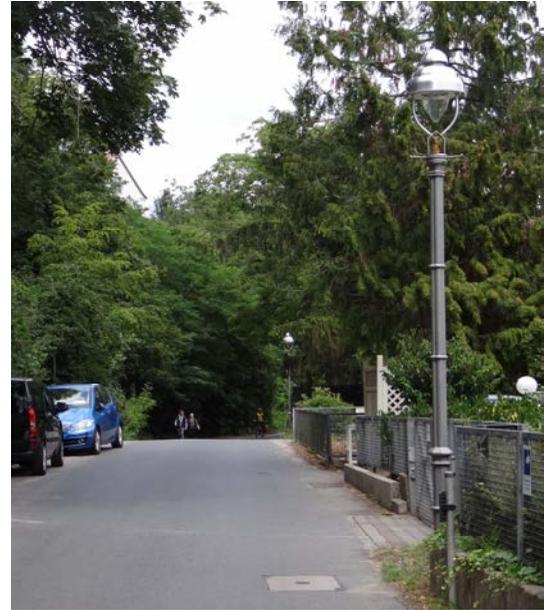
Nico Wolf



Funkelnd, strahlend, gepflegt, einfach schön! So war Berlins Gasbeleuchtung in den 1990er Jahren. Hier eine um 1989/90 neu angelegte Gaslichtanlage in Alt-Rudow, Hängeleuchten für die Fahrbahn, Aufsatzleuchten für den Gehweg.

KAUM NOCH GASLICHT IN SPANDAU, GATOW ODER KLADOW

Vor einiger Zeit berichteten wir darüber, dass die Berliner Senatsverwaltung unter anderem im Bezirk Spandau, Ortsteil Gatow, eine komplette Straße, die „Scharfe Lanke“, ins Dunkel gesetzt hatte. Zur Überraschung und zum Entsetzen der dortigen Anlieger. Die dort Jahrzehnte lang aufgestellten Gaslaternen wurden vom Netz genommen, ausgebuddelt und abtransportiert. Neue Leuchten gab es nicht, da die „Scharfe Lanke“ eine private Straße sei. Die Anlieger müssten sich selbst um neue Leuchten kümmern. Erst als die Anwohner auf die Barrikaden gingen und mächtig Druck machten, kam allmählich Bewegung in die Sache. Tatsächlich gelang es den betroffenen Bewohnern, der zuständigen Senatsverwaltung eine neue Beleuchtung abzutrotzen. Dafür stellte die Verwaltung den Anliegern eine Anzahl Bündelpfeilermaste der „Bauart Wien“ zur Verfügung. Diese Bündelpfeiler werden seit längerem beim Abriss der Gaslaternen entfernt und verschrottet, weil sie für eine „Umrüstung“ auf elektrischen Betrieb untauglich sind. Die sechseckigen Sockel der „Wiener Maste“ sind für das Einbrennen einer Mastklappe und den Einbau eines elektrischen Schaltkastens schlicht zu schmal. Im Fall der „Scharfen Lanke“ liegt die Sache aber anders. Die Anwohner erklärten sich bereit, elektrische Leuchten im Design der Gasaufsatzleuchte „Bamag U7“ selbst zu bezahlen, versorgt werden die Leuchten durch ein im Inneren des Mastes befindliches Stromkabel, auf die Revisionsklappe wurde verzichtet. Inzwischen stehen die elektrischen Laternen mit Wiener Masten und sind in Betrieb.



Gaslaternen-Attrappen in der Scharfen Lanke. Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Berlins Bezirk Spandau soll nach dem Willen des Senats als erster Bezirk nahezu Gaslichtfrei sein. Tatsächlich sind Gaslaternen in Spandau und den dazu gehörenden Ortsteilen kaum noch zu finden. Überall stehen LED-Attrappen der Gasaufsatzleuchte oder Gashängeleuchte. Gasreihenleuchten sind längst verschwunden. In der Altstadt sind die Berliner Modellleuchten („Schinkellaternen“) jedoch vorhanden, angeblich sollen sie bleiben. Dies gilt auch für bestimmte Spandauer Ortsteile wie Staaken oder Siemensstadt. Auch die Ende der 1990er Jahre von der GASAG aufgestellten modernen Gasaufsatzleuchten in Pilzform (vulgo: „Paellaschüssel“) stehen noch in der Gatower Siedlung Havelblick, aber niemand weiß, wie lange. Im Oktober 1997 existierten in Spandau genau 3.346 Gaslaternen.

Im beschaulichen Kladow waren kürzlich nur noch drei Gashängeleuchten zu sehen, sie standen prompt im Dauerbetrieb. Ansonsten Attrappen, wo man hinschaut. Auf dem Imchenplatz stehen die nun üblichen LED-Hängeleuchten an Stahlmasten mit immergleich aussehendem Ausleger. Die so wunderbar „wartungsarmen“ LED-Hängeleuchten sind inzwischen teilweise stark verdreht, manchmal auch verbogen. Letzteres kann nur vom Wetter (starker Wind) herrühren, denn LKW sind nicht so hoch, dass sie an die Hängeleuchten stoßen könnten.

Berlins Senat will ja an Wartung und Pflege sparen. So kann sich jeder schon jetzt ausmalen, wie die LED-Gasleuchten-Fakes irgendwann aussehen werden.

BRG



Gasleuchten aus den 1990er Jahren („Paella-Schüssel“). Bild: Bettina Raetzer-Grimm



Oben: Elektrische Laternen im „Gasleuchten-Look“. Teils erst kürzlich aufgestellt, sind sie schon stark verdreht oder der Ausleger ist verbogen. Bilder: ProGaslicht e.V.

CHARLOTTENBURG - EWIGE (GAS-)FLAMME ERLOSCHEN

Nur wenige wissen, dass es in Berlin ein ganz besonderes Gaslicht gibt. Genauer gesagt handelt es sich um eine Gasflamme. Wir sprechen von der „Ewigen Flamme“ auf dem Theodor-Heuss-Platz in Berlin-Charlottenburg. Kürzlich erlosch diese Gasflamme. Nach Informationen soll die Berliner GASAG Mängel an der Gasanlage festgestellt haben, deshalb wurde das Gas abgestellt und die Flamme damit gelöscht. Die Arbeiten sollen bis zum 31. August abgeschlossen sein. An diesem Tag findet die traditionelle Kranzniederlegung zum Tag der Heimat statt.

Das Mahnmal mit der Ewigen Flamme wurde 1955 von den „Landsmannschaften der deutschen Heimatvertriebenen“ auf dem damaligen Reichskanzlerplatz – seit 18. Dezember 1963 Theodor-Heuss-Platz – aufgestellt und von Theodor Heuss eingeweiht. Diese, in einen Kunststeinquader mit einer eisernen Opferschale brennende Flamme sollte bis zur Wiedervereinigung brennen. Danach wurde sie nicht entfernt, sondern als Denkmal für die Opfer von Flucht und Vertreibung erhalten.

Auf der Platzseite befindet sich eine Tafel mit der Inschrift „Diese Flamme mahnt: Nie wieder Vertreibung“. Am 3. Oktober 1990, dem Tag der deutschen Einheit, wurde die Flamme gelöscht. Knapp drei Monate später, am 10. Dezember 1990, dem Tag der Menschenrechte, wurde sie erneut entzündet und brennt seither im Sinne der an der Straßenseite des Mahnmals angebrachten Worte „Freiheit – Recht – Friede“.



Die „Ewige Flamme“ auf dem Theodor-Heuss-Platz,
Bild: Mallimahinde



Sockelinschrift der „Ewigen
Flamme“. Bild: Slg. PGL

BRG



Berlin, Blick vom Reichskanzlerplatz in Richtung Siegessäule

Blick vom Reichskanzlerplatz nach Osten auf den Kaiserdamm, vorn die „Ewige Flamme“. Bild (um 1960): Slg. PGL

STADTBILD

LITFAßSÄULEN - NUR 24 SIND DENKMALWÜRDIG

Anfang des Jahres (Zündfunke Nr. 82) berichteten wir über die Pläne des Berliner Senats, eine weitere historische Berliner Institution rücksichtslos aus dem Stadtbild zu tilgen. Die 2.548 Litfaßsäulen sollten abgerissen werden. Anstelle der alten Säulen hatte man mit der „ILG Außenwerbung GmbH“ ein Unternehmen aus Stuttgart auserkoren, neue Werbesäulen aufzustellen, die aber optisch völlig anders aussehen. 50 alte Litfaßsäulen sollten aus Denkmalschutzgründen jedoch erhalten werden. Inzwischen sind bereits etliche der alten Säulen entfernt worden, es gibt auch neue Säulen, kleiner, aber mit deutlich mehr Durchmesser und beleuchtet.

Von dem Versprechen, 50 historische Säulen stehen zu lassen, ist man allerdings abgerückt, wen wundert's? Das Landesdenkmalamt Berlin hatte in den vergangenen Monaten 50 der Litfaßsäulen auf ihren Denkmalwert überprüft. Doch nun sollen nur 24 als „Zeugnisse der Berliner Stadtgeschichte“ an Ort und Stelle stehen bleiben, so Landeskonservator Christoph Rauhut.

Die meisten der nun erhaltenen Berliner Säulen – die erste wurde schon 1855 aufgestellt – stammen aus der Zeit nach 1945. Sechs der 24 denkmalgeschützten Litfaßsäulen stehen in Charlottenburg-Wilmersdorf, fünf in Kreuzberg-Friedrichshain und vier in Mitte. Jeweils drei denkmalgeschützte Säulen bleiben in Pankow und in Reinickendorf erhalten. In Steglitz-Zehlendorf sind zwei Säulen und in Treptow-Köpenick eine unter Denkmalschutz gestellt worden. Einige Bezirke gehen damit leer aus, dort wird es keine denkmalgeschützten Litfaßsäulen geben.



Als Kriterien nannte das Landesdenkmalamt beispielsweise das Umfeld der Säule: Steht sie in einer denkmalgeschützten Umgebung, wird sie erhalten. Daneben wurden besondere bautechnische Eigenschaften berücksichtigt, so waren in manchen Säulen früher Transformatoren untergebracht. Die angeblich älteste, denkmalgeschützte Litfaßsäule soll sich am Hackeschen Markt in Mitte befinden und wurde schon um 1900 dort aufgestellt. Die jüngste Säule wurde 1987 zur Einweihung des im historisierenden Stil gebauten Nikolaiviertels errichtet.

Im Laufe des Jahres war immer wieder zu beobachten, wie die alten Werbesäulen zunächst einheitlich ohne jede Werbung beklebt wurden. Einige Zeit später machten Künstler mit einer Aktion auf das Thema aufmerksam. Man beklebte die alten Litfaßsäulen mit einem überdimensionalen Nachruf, auf denen Sprüche standen wie „Wenn der Wind darüber weht, ist es zu spät, Litfaßsäule, geb. Annonciersäule *1854 *2019“. **(Bilder oben)**.

Am Abriss der Litfaßsäulen gab es nur vereinzelt Kritik. Volker Hobrack, Vorsitzender des Bürgervereins Luisenstadt in Kreuzberg, monierte, dass „die Stadt mit Werbetafeln zugenagelt würde, die historischen Säulen aber verschwinden müssten. Ein Stück Berliner Stadtgeschichte würde so liquidiert.“ Auch diese Aktion reiht sich ein in die unendliche Geschichte des Ausmerzens der Berliner Traditionen.

Bettina Raetzer-Grimm

IHR NAME IST LESSER - DER LEUCHTTURM VON BERLIN DIE GRÖSSTE GASLEUCHE DER WELT STEHT IN BERLIN ...

Berlin schmückt sich gern mit Superlativen. Das sei die tollste Stadt der Welt, super „Locations“, hippes Lebensgefühl, Touristenmagnet, magisch anziehend für Leute aus dem In- und Ausland. Nun ja, mag sich hier jeder seine eigene Meinung bilden ...

Und so erstaunte es fast nicht, als vor eineinhalb Jahren eine Meldung die Runde machte, die aufhorchen ließ: Man habe eine riesige Gaslaterne vor dem Upper West Hochhaus, ganz in der Nähe der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche aufgestellt. Auch der Zündfunke berichtete in der Ausgabe Mai/Juni 2017 (laufende Nr. 72) darüber.



Oben: Die Gaslaterne XXL vor dem Upper West; rechts zusammen mit der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche.
Bilder: Bettina Raetzer-Grimm

Künstler Olaf Nicolai bekam den Auftrag, eine übergroße Gaslaterne im Stil der „Berliner Modelleuchte“ zu konstruieren. Die Idee zu dieser Lichtskulptur kam vom Architekten des Upper West, Christoph Langhoff. Und dieser Riesen-Leuchter mit einer Höhe von 16 Metern sowie einem Gewicht von etwa vier Tonnen wurde denn auch tatsächlich errichtet. Sie bekam sogar einen Namen: „Lesser“. Nicht etwa, weil sie irgendwie lässig wirkt, sondern als Erinnerung an den impressionistischen Maler Lesser Ury (siehe Reportage im Anschluss). Ury lebte lange Zeit in Berlin und schuf zahlreiche Gemälde mit Motiven des Berliner Stadtbildes. Häufig malte er dabei Gaslaternen, vorzugsweise mit nächtlichem Gaslichtschein. Auch elektrisches Licht wurde von Ury künstlerisch verewigt. Deshalb nun also Lesser, die XXL-Gasleuchte vor dem Upper West. Und es sollte ausdrücklich GAS sein, kein Elektro-Fake.

Doch einige Zweifel blieben. Schon länger wird der Begriff „Gaslaterne“ gern für alle Leuchtentypen missbraucht, die „irgendwie historisch“ aussehen, also auch für Laternen mit elektrischem Licht. Und gibt es nicht seit geraumer Zeit Straßenlaternen mit LED-Einsätzen, die das bekannte Gaslicht farblich und relativ stilecht imitieren? Ist hier tatsächlich eine echte Gasleuchte aufgestellt worden oder handelt es sich um eine Illusion? Zugegeben, auch ProGaslicht-Mitglieder hatten gewisse Zweifel.

Wir können dieses Rätsel nun auflösen. Und ja, es stimmt tatsächlich – oder wir man in England sagen würde: „It's perfectly true!“ Es ist eine Gasleuchte, eine echte Gaslicht-Installation!



An der Entwicklung der Gasleuchte war vor allem die Firma Braun Lighting Solutions aus Berlin beteiligt. Insbesondere die zum Einsatz kommende Gasbeleuchtungstechnik stellte die Firma Braun vor echte Herausforderungen.

Aber fangen wir unten an: Als Lichtständer dient ein gigantischer Bündelpfeilmast aus spiegelpoliertem Edelstahl, der Durchmesser des Mastes schwankt zwischen 25 und 75 cm. Der Bündelpfeiler wurde auf einem überdimensionalen Erdkorb montiert, welcher etwa 1,60 bis 1,70 Meter im Boden eingelassen ist. Dieser Erdkorb wiederum wurde mit 15 Schwerlastankern ausgestattet und fest auf der darunter liegenden Decke des unterirdischen Parkhauses angebracht. Im Sockelbereich des Bündelpfeilmastes befindet sich eine Revisionsklappe, dahinter verbergen sich u.a. ein Teil der Steuerelektronik und ein Gasabsperrhahn. Zur Gasleuchte nach oben führt sowohl ein Gasflexschlauch als auch eine elektrische Leitung zum elektronischen Zünden der Gasleuchte.

Die Gasleuchte, eine gigantische Berliner Modellleuchte (vierfach vergrößert zur üblichen Modellleuchte), besteht ebenfalls aus spiegelpoliertem Edelstahl. Das Dach ist nicht klappbar. Die sechs zwischen 10 und 12 mm starken Scheiben sind aus speziellem, nicht splittendem Sicherheitsglas. Der Bodenteller ist offen und hat Durchzugslöcher für die Ableitung der warmen Abluft, ebenso gibt es integrierte Luftlöcher, um die gewünschte Schlotwirkung zu erzielen. Wegen der Wärmeentwicklung an der Leuchte war es erforderlich, den Leuchtenkorpus mit einem Speziallack zu versehen, da sich der spiegelpolierte Stahl sofort



Wartungsarbeiten sind bei dieser hohen Leuchte eine echte Herausforderung. Hinzu kommt, dass „Lesser“ nicht immer zugänglich ist. Das Areal um den Breitscheidplatz wird seit dem Terroranschlag von zahlreichen Pollern verstellt. Alle Bilder auf dieser Seite: Fa. Braun Lighting Solutions



verfärbt hätte. Überhaupt musste man die Leuchte konstruktionstechnisch der entstehenden Hitze anpassen. Die Leuchte besitzt keinen Reflektor, man hat sich hier für eine Trapezsegmentteilung entschieden.

Besonders spannend wird es bei der Gasbeleuchtungstechnik. Was steckt genau in dieser „Gasleuchte XXL“? Die Firma Braun hat sich als Konstrukteur dieser Monumental-Gaslaterne eine Menge einfallen lassen, zumal es Ähnliches vorher noch nicht gegeben hatte: Die Grundkonstruktion besteht aus vier jeweils 9-flammigen Brennstätten. Im Grunde genommen hat man auf Brenner von Berliner Gashängeleuchten zurückgegriffen. Spezielle Schaltgeräte sind unter dem Dach der Leuchte verborgen, gezündet wird mit acht Zündelektroden. Die Versorgungsspannung beträgt 230V.



Die Zündung erfolgt täglich automatisch zum Sonnenuntergang, nicht erst bei Dämmerung wie bei den üblichen Gaslaternen der Stadt. 36 Gasglühkörper beginnen zu leuchten. Die insgesamt vier Brennstätten besitzen jeweils eine Glasglocke mit einem Durchmesser von 245 mm, es sind die gleichen Glocken wie bei den neunflammigen Berliner Gashängeleuchten. Der Clou dabei ist: Man hat die Glasglocken beidseitig mit australischem Sand gesandstrahlt. Dadurch hat man den Effekt erzielt, es handle sich um vier gigantische Gasglühkörper (und eben nicht um 4x9). Der Trick wirkt tatsächlich absolut realistisch. Schlag 22 Uhr beginnt „Lesser“ mit der Halbnachtschaltung, dabei werden in den vier Brennkammern jeweils sechs Glühkörper zum Löschen gebracht, jeweils drei bleiben weiter bis zum Morgengrauen in Betrieb. Die Lichtausbeute wird also von 36 auf 12 Glühkörper oder anders ausgedrückt um 66 Prozent reduziert. Eine Halbnachtschaltung gibt es auch bei Berlins neunflammigen Gashängeleuchten, doch dort ist es umgekehrt: Je drei von neun Glühkörpern erlöschen, die Reduzierung beträgt also nur 33 Prozent. Metangaswächter und Temperatursensoren sorgen für eine ständige Überwachung des Gasbetriebes. Gesteuert wird die Zündung über das Internet. Der Concierge des Upper West Hochhauses überwacht die Steuerung an einem beeindruckenden Schaltpult. Im Notfall kann hier die Leuchte zum Löschen gebracht werden.

„Lesser“, die Gaslaterne vom Upper West Hotel, ist ein beeindruckender Hingucker für Einheimische und Touristen. Der gigantische Leuchter hat das Zeug, als weithin sichtbare Lichtinstallation eine Attraktion zu werden. Den Schöpfern der Laterne, vom Konstrukteur bis zu den ausführenden Firmen an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön für dieses interessante Gaslicht-Kunstwerk.

Bettina Raetzer-Grimm



Alle Bilder auf dieser Seite: Fa. Braun Lighting Solutions

Ausstellungstipp

MAX LIEBERMANN UND LESSER URY - ZWEIMAL GROßSTADT BERLIN

Eine interessante Ausstellung wird derzeit in der Liebermann-Villa in Berlin-Wannsee präsentiert. Im Mittelpunkt dieser Ausstellung stehen die Maler Max Liebermann und Lesser Ury. Beide Künstler setzten mit ihren zahlreichen Werken die Reichshauptstadt in Szene, sowohl bei Tag als auch bei Nacht. Sie lassen Berlin zur Kaiserzeit, aber auch zur Zeit der Weimarer Republik lebendig werden.

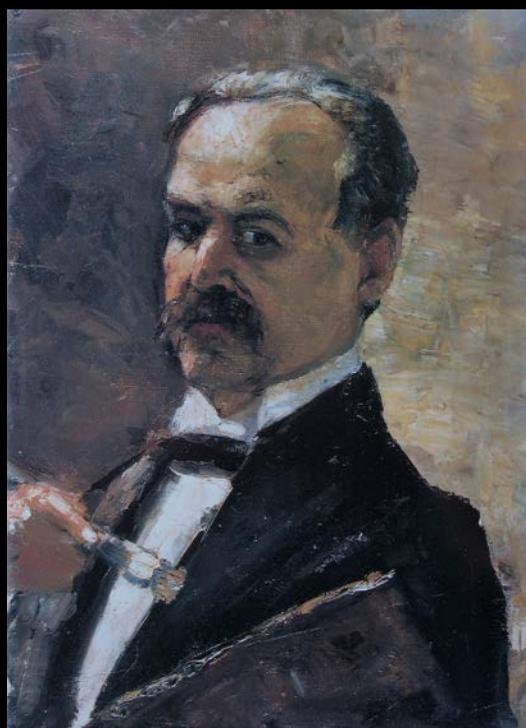
LESSER URY - FÄNGER DES KÜNSTLICHEN LICHTS

Lesser Ury nahm sich vor allem Berlin bei Nacht vor. Im Jahr 1889 malte er „Berlin bei Nacht“. Rasiermesserscharf, mit dem Pinselstiel gezogen, durchschneiden die Gleise der Pferdestraßenbahn die Bildmitte, durch die der Droschkenkutscher sein Pferd auf den Maler zutreibt. Auch an den lotrechten Hausfassaden und auf den Trottoirs sind Fluchtlinien eingeritzt, die sich hinter der Kutsche vereinen. Selbst der Regen, den die Kutschenräder aufwühlen, scheint sich auf dem Straßenpflaster in orthogonalen Wellen auszubreiten. Das Licht der Gaslaternen, das in breiten Bahnen vertikal über die Szene fällt, ergänzt das Wellenmuster zum perfekten Rasterbild. Das Werk scheint vor allem aus Schaum und Schimmer zu bestehen. Die Gaslaternen verschwimmen schemenhaft, die Passanten unter ihren Regenschirmen werden zu Schatten. Man meint das Rauschen zu hören, das Rasseln der Räder, das Klappern der Schuhe auf den Pflastersteinen. Urys Werk „Berlin bei Nacht“ ist ein Meisterwerk des Impressionismus, das Farbenspiel des Bildes wechselt von Schwarz und Grau zu Dunkelblau mit weißen Noten, dazwischen honiggelbe Farbtupfer, die Gaslaternen widerspiegeln. Das grandiose Bild ließ Berlin in der malerischen Moderne ankommen, doch als es entstand, wurde es verhöhnt.

Lesser Ury war ein malerisches Genie, immer wieder setzte er



Berlin bei Nacht (1889)



Selbstportrait mit Pinsel und Palette von Lesser Ury (1910)

Berlins Straßen – vor allem das nächtliche Treiben – wunderbar in Szene. Das Talent des am 7. November 1861 in Birnbaum (Provinz Posen) geborenen Künstlers ist nicht langsam gereift, sondern geradezu explodiert. Ury war Sohn eines jüdischen Bäckermeisters und kam 1873 nach Berlin. 1879/80 studierte Ury zunächst an der Düsseldorfer Kunstakademie Malerei, danach ging er nach Brüssel, später nach Paris. Als er sich in München an der Akademie der Bildenden Künste bewarb, wurde er noch am gleichen Tag aufgenommen. 1887 kehrte er nach Berlin zurück, sein



Links: „Straßenszene“ (Leipziger Straße) in Berlin (1889); rechts „Nächtliches Berlin“ (1919); unten Selbstportrait von Lesser Ury, rauchend in seinem Atelier.



malerischer Stil schien nun fertig entwickelt zu sein. Die folgende Zeit war vielleicht seine erfolgreichste. Nach „Berlin bei Nacht“ entstanden Werke wie „Straßenszene“, dahinter verbarg sich die Leipziger Straße in Berlin-Mitte. Während der Wilhelminischen Ära wurde seine Malerei als „Effekthascherei“ abqualifiziert. Erst 30 Jahre später kam Ury zu Ruhm und Anerkennung. Jeder wollte nun seine „Straßenszenen“ haben. Die Nachfrage war so groß, dass Ury seine alten Bildmuster wieder hervorholte und dem Zeitgeist entsprechend aktualisierte. Er kürzte die Röcke der Frauen und ersetzte Pferdekutschen durch Autos. Ury wurde gefeiert und anlässlich seines 70. Geburtstages eine Ausstellung geplant. Doch sein Tod drei Wochen vor seinem Geburtstag war schneller, so wurde die Ausstellung zur posthumen Ehrung des großen Künstlers.

Bereits 1920 hatte er am Nollendorfplatz in Berlin-Schöneberg seine Wohnung sowie sein Atelier eingerichtet, dort blieb er bis zu seinem Tod am 18. Oktober 1931.

Ury Lesser ist vielen Menschen nicht bekannt, doch immer wieder finden Ausstellungen statt, bei denen das unterschätzte Genie neu entdeckt werden kann. Auch die aktuelle Ausstellung in der Liebermann-Villa in Berlin-Wannsee leistet dazu einen Beitrag. Das Besondere dabei ist die Gegenüberstellung einiger Stadtansichten von Ury Lesser und Max Liebermann. Beide waren heftig miteinander verfeindet. Dabei war Liebermann anfangs ein Förderer des jungen Lesser Ury.

MAX LIEBERMANN - GRAND SEIGNEUR DER BERLINER MALERSZENE

Max Liebermann gilt als einer der wichtigsten Vertreter des deutschen Impressionismus. Der deutsch-jüdische Maler und Grafiker wurde am 20. Juli 1847 in Berlin als Sohn des wohlhabenden Industriellen Louis Liebermann geboren. Die Familie pflegte verwandtschaftliche Beziehungen zu anderen, bedeutenden, jüdischen Bürgerfamilien. Der spätere AEG-Gründer Emil Rathenau war ein Cousin von Max Liebermann. Nach dem Abitur 1866 begann Liebermann, offiziell Chemie zu studieren. Doch er schwänzte die Vorlesungen, ritt lieber im Tiergarten aus und malte. Zwei Jahre später wurde er exmatrikuliert. Er besuchte nun die Großherzoglich-Sächsische Kunstschule in Weimar und befasste sich mit den Werken Rembrandts, die ihn nachhaltig beeinflussten. Im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 diente er als Sanitäter. Anschließend ging Liebermann nach Düsseldorf. Sein erstes bekanntes Gemälde mit dem Titel „Die Gänserupferinnen“ ließ sein großes Talent erkennen, doch sein Malstil erregte Missfallen und Abscheu. Max Liebermann wurde zum „Maler des Hässlichen“. Liebermann empfand die deutsche Kunstszene als rückständig und zog im Dezember 1873 nach Paris, wo er sich am Montmartre ein Atelier einrichtete und den französischen



Max Liebermann mit 16 Jahren, Bild: Nathaniel Sichel (1863)

Impressionismus näher kennen lernen wollte. Doch die französischen Künstler wollten mit dem Deutschen als „Erz-Feind“ nichts zu tun haben. In den nachfolgenden Jahren war Liebermann viel in den Niederlanden unterwegs. In Frankreich feierte man ihn Jahre später schließlich doch als großartigen Impressionisten. 1884 zog er wieder in seine Geburtsstadt Berlin und bezog eine Wohnung in Tiergarten, In den Zelten 11. Er heiratete die Schwester seiner Schwägerin, Martha Marckwald (1857-1943) und wurde in den Verein Berliner Künstler aufgenommen.

Auf der Weltausstellung 1889 in Paris – siehe dazu Zündfunke Nr. 84 – wurde Liebermann und seine Malkunst einer breiten, internationalen Öffentlichkeit bekannt. Im Jahr 1892 schlossen sich elf unabhängige Maler zur „Vereinigung der XI“ zusammen, daraus wurde später die „Berliner Secession“. Die Mitglieder dieses Kreises standen in Opposition zur konservativen Richtung der Akademie der Künste. In dieser Zeit bekam die offizielle Kunstszene in Deutschland unter Einfluss von Kaiser Wilhelm II. mehr und mehr reaktionäre Züge. Liebermann galt als Kopf der liberal-modernistischen Secession.

Ab 1895 begann Liebermann, auch Porträtbilder zu malen. Inzwischen hatte sich der Wind etwas gedreht, die Akademie der Künste begann zaghaft, moderne Kunsteinflüsse zuzulassen. Liebermanns impressionistische Werke fanden mehr und mehr Anerkennung und anlässlich seines 50. Geburtstages im Jahr 1897 stellte die Akademie 30 Gemälde, neun Zeichnungen, drei Lithografien und 19 Radierungen von ihm aus. Schließlich wurde er zum Professor ernannt und 1898 in die Akademie der Künste aufgenommen.



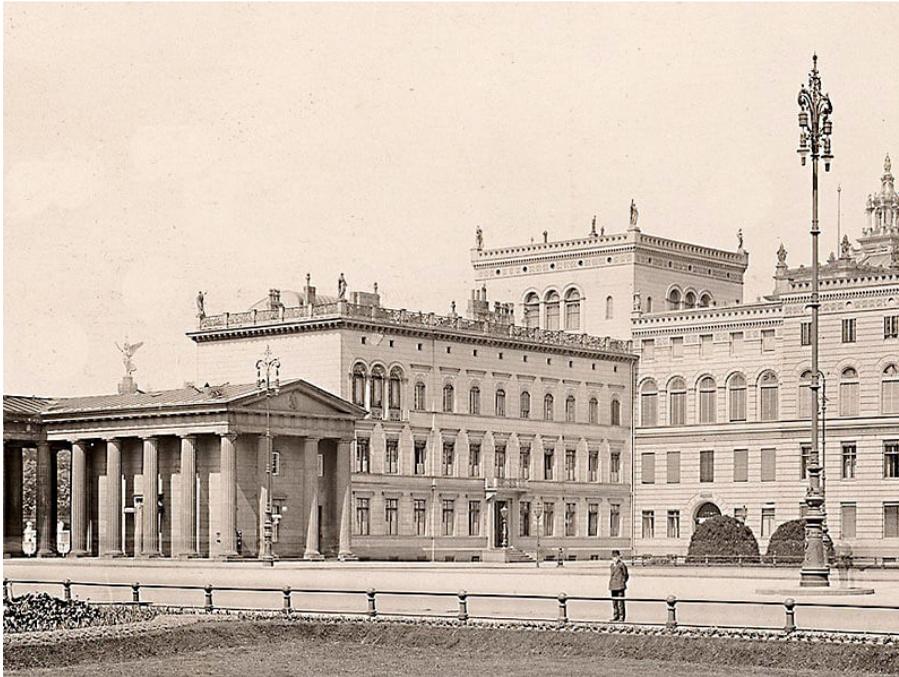
Martha Liebermann geb. Marckwald im Jahr 1896, Bild: Anders Zorn

Im Jahr 1898 kam es erneut zu einem Streit zwischen modernen und konservativen Künstlern, was zur Gründung der Berliner Secession, einem Zusammenschluss unabhängiger Künstler führte. Liebermann wurde zum Präsidenten gewählt. In den Jahren danach schuf Liebermann weitere bekannte impressionistische Werke, inspiriert vor allem vom einfachen bäuerlichen Landleben.

Im Jahr 1909 erwarb Max Liebermann ein 7.260 Quadratmeter großes Wassergrundstück am Wannensee (heutige Adresse Colomierstraße 3) und ließ sich eine Sommervilla bauen, in die er ein Jahr später mit seiner Familie einzog und die Sommermonate über dort verbrachte. Im gleichen Jahr geriet die Berliner Secession in eine schwere Krise, Hintergrund war der Generationenkonflikt zwischen Impressionisten und Expressionisten. Nachdem der Vorstand der Secession unter Führung Liebermanns zahlreiche expressionistische Bilder nicht zu einer Ausstellung zuließ, wurde Liebermann diktatorisches Gehabe und Fortschrittsfeindlichkeit vorgeworfen. Schließlich kam es zum offenen Bruch, zahlreiche expressionistische Künstler gründeten die „Neue Secession“. Im November 1911 trat Max Liebermann als Präsident der Secession zurück, das Ende der Ära des Impressionismus war eingeläutet. Nachfolger von Liebermann wurde der ostpreußische Maler Lovis Corinth (1858-1925), der aber 1913 ebenfalls zurücktrat. Corinth und Liebermann wurden später zu Intimfeinden. Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, gab sich Liebermann als ausgesprochener Patriot und zeichnete Kriegspropaganda, zudem war er ein Anhänger der Hohenzollern und der Monarchie. In dieser Zeit galt er als der angesehenste Porträtmaler des Berliner Großbürgertums. Im Jahr 1917 feierte die Akademie der Künste den 70. Geburtstag Liebermanns mit einer großen Retrospektive. 200 Werke Liebermanns wurden gezeigt.



Die „Terrasse im Restaurant Jacob“ von Max Liebermann (1902). Das Bild dieser Lindenterrasse in Nienstedten gehört zu den bekanntesten Werken Liebermanns. Das Hotel und Restaurant Louis C. Jacob existiert bis heute und befindet sich an der Elbchaussee in Hamburg. Nienstedten wurde 1927 nach Altona eingemeindet, Altona wiederum wurde 1937 nach Hamburg eingegliedert.



Oben die von Friedrich August Stüler 1844 errichtete Villa Liebermann. Das klassizistische Wohnhaus der Familie Liebermann befand sich am Pariser Platz unmittelbar neben dem Brandenburger Tor. Unten Blick auf das Brandenburger Tor und die Villa Liebermann (va. 1895). Bemerkenswert die gepflegten Grünanlagen mit Springbrunnen und die vielen Gaslaternen, links Bogenlampen, die den Platz ausleuchten. Die Villa wurde 1944 zerstört.
Bilder: unbek./Slg. PGL



Bild rechts: Liebermann in seinem Atelier (1930). Foto: Fritz Eschen

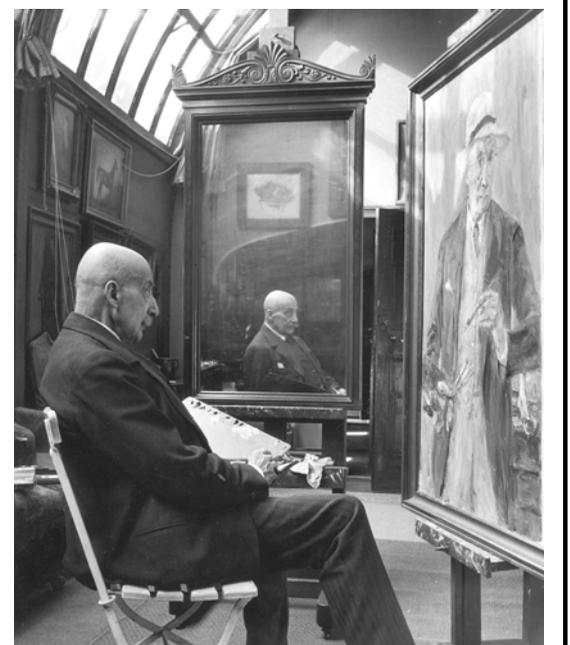


Am 7. Mai 1933 legte Liebermann seine Ämter und die Mitgliedschaft in der Preußischen Akademie der Künste nieder. Am 8. Februar 1935 starb Liebermann in seinem Haus am Pariser Platz, zu dieser Zeit wurde Liebermann in den nun gleichgeschalteten Medien nicht mehr erwähnt. Später rissen sich die Nazis auch die privaten Gemälde Liebermanns unter den Nagel. Seine Witwe Martha Liebermann beging am 10. März 1943 mit einer Überdosis des Schlafmittels Veronal Selbstmord, als ihre Deportation in das KZ Theresienstadt unmittelbar bevorstand.

Kaiser Wilhelm II. hatte inzwischen seine Meinung über Liebermann geändert und ehrte den „Grandseigneur“ der Berliner Künstlerszene mit dem Roten Adlerorden III. Klasse. Als im November 1918 das Deutsche Kaiserreich zusammenbrach, bedauerte Liebermann das sehr. Er stand zwar politisch eher links, ohne Sozialist zu sein, aber er war kein Anhänger der Republik. 1920 wurde er Präsident der Berliner Akademie der Künste.

Anlässlich seines 80. Geburtstag wurden Liebermann zahlreiche Ehrungen zu Teil. Die Stadt Berlin verlieh ihm die Ehrenbürgerwürde, gleichzeitig fand eine Ausstellung mit 100 Werken des Malers statt. Reichspräsident Paul von Hindenburg ehrte Liebermann mit dem „Adlerschild des Deutschen Reiches“ als „Zeichen des Dankes, den ihnen das deutsche Volk schuldet“. Noch im gleichen Jahr porträtierte Liebermann Reichspräsident von Hindenburg, Liebermann empfand den Auftrag als große Ehre. Die Porträt-Sitzungen der im gleichen Jahr geborenen Männer waren geprägt von gegenseitigem Respekt und Sympathie. Liebermann soll sich später regelrecht begeistert über von Hindenburg geäußert haben. Beide hatten dasselbe Geburtsjahr.

Für weite Teile des rechtsnationalen Spektrums und für die Nazis war Liebermann wegen seiner jüdischen Herkunft und seiner eher linksstehenden politischen Ansichten eine Hassfigur. Am Abend des Tages der Machtergreifung Hitlers am 30. Januar 1933 zog die SA mit einem Fackelzug durch das Brandenburger Tor und an Liebermanns Wohnhaus vorbei. Beim Anblick der Nazis äußerte Liebermann den später berühmten Spruch auf Berlinerisch: „Ick kann jar nich soville fressen, wie ick kotzen möchte.“



Im Unterschied zu den Werken Urys zeigen sich die Werke Liebermanns mit Berliner Bezug zum Teil in opulentem Grün. Liebermann war nicht der Großstadtmaler wie Lesser Ury. Vor allem die Liebermannschen Motive aus dem Tiergarten mit Paaren oder Müttern mit Sonnenschirmen und Gouvernanten wirken eher südlich, fast mediterran angehaucht. Eine Ausnahme bildet das Bild, das Liebermann 1918 beim Blick aus seiner Wohnung am Brandenburger Tor gemalt hat. Zu sehen sind die geschlagenen deutschen Truppen am Ende des Ersten Weltkrieges. Graue Haufen fluten über den Pariser Platz. Keine Spur von Fahnen oder jubelnden Menschen am Straßenrand.



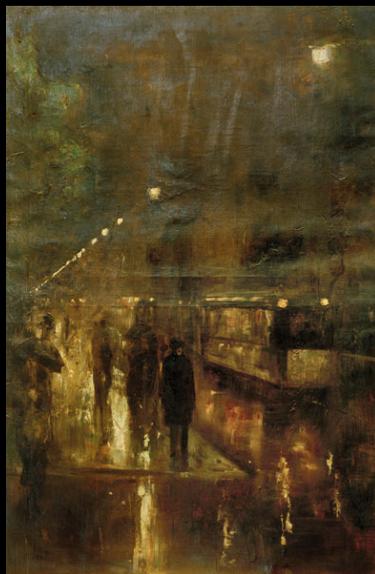
Oben: „Gartenlokal an der Havel unter Bäumen“ (1920-22);
unten „Die Große Seestraße in Wannsee mit Spaziergängern“
(1925-27) von Max Liebermann



„Einzug der Truppen auf dem Pariser Platz“ (1918)
von Max Liebermann



Lesser Ury lässt Berlin in einem ganz anderen Licht erscheinen. In seinen Straßenszenen erscheint Berlin zum Appell wie eine marschbereite Armee. Selbst wenn er im Tiergarten malt, wie in der Abendsskizze der Vergnügungsmeile „In den Zelten“, scheint der Boden vom Dröhnen der Motoren zu vibrieren. Das



„In den Zelten“ (nach 1915); rechts „Nächtliches Berlin, Nollendorfplatz“
(1919) von Lesser Ury

Reiterstandbild Friedrichs des Großen Unter den Linden schwankt wie eine Pflanze im Orkan der Stadt. Die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, gesehen vom Café Kranzler, verliert sich als dunkler Fleck im Zittern der Scheinwerfer. Während Liebermann beim Arbeiten das Grün des Parks vor Augen hat, fällt Urys Blick aus seinem Atelier auf die U-Bahnstation am Nollendorfplatz. Wieder und wieder malt er die überdachte Bahntrasse, in Nebel und Regen, umlagert von Taxen, umbraust vom Verkehr. In der „Nachtstimmung“ von 1918 hat die Kutsche ihren letzten Auftritt unter der Rauchfahne einer fauchenden Dampflok.

Das Pastell „Potsdamer Platz“, entstanden 1925, blickt schon vom Balkon des Impressionismus in Richtung Sachlichkeit. Die Autos im Vordergrund, typengenaue gezeichnet, und der berühmte Verkehrsturm

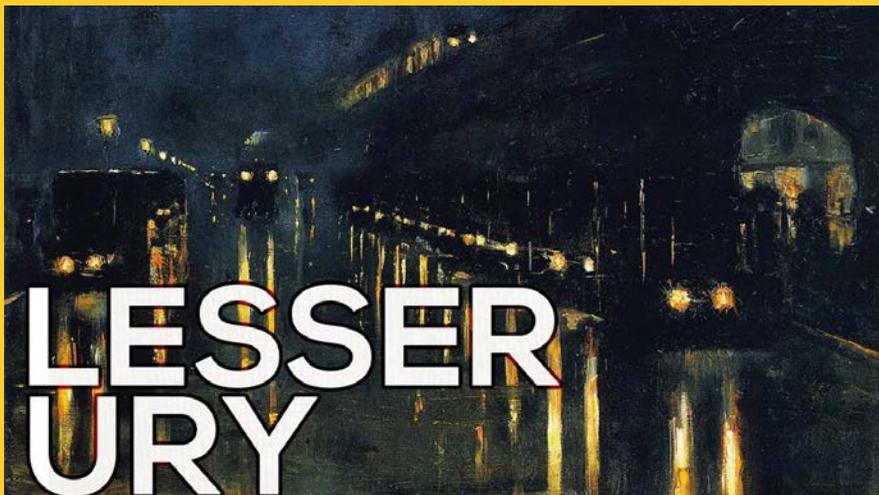


Potsdamer Platz (1925) von Lesser Ury

Zeitgenossen Max Liebermann, Max Slevogt und Lovis Corinth gemeinsame künstlerische Interessen verbunden. Vielleicht aus Konkurrenzgründen war Max Liebermann, dem Präsidenten der Akademie und einflussreichen Wortführer der Kunstszene, der zunehmende Bekanntheitsgrad Urys ein Dorn im Auge: Liebermann versuchte mit allen Mitteln, Urys Karriere zu blockieren. Ury konnte erst regelmäßig und erfolgreich in der Berliner Secession ausstellen, als Corinth Nachfolger Liebermanns wurde. 1921 wurde er Ehrenmitglied der Secession. Ury begab sich in diesem Jahrzehnt mehrmals auf Reisen nach London, Paris und in verschiedene deutsche Städte. Von jeder Reise brachte der Künstler jeweils eine Fülle neuer Bilder mit. Kurz nach einer Parisreise 1928 verschlechterte sich der Gesundheitszustand des Malers durch einen Herzanfall zunehmend. Nationalgalerie und Secession wollten das Lebenswerk Urys zu seinem 70. Geburtstag (1931) ehren, drei Wochen vorher starb der Künstler jedoch in seinem Berliner Atelier.

Max Liebermann konnte den Aufstieg seines Konkurrenten nicht verhindern. Dennoch überstrahlt sein Name bis heute das Werk von Lesser Ury. Die Ausstellung in der Liebermann-Villa ist deshalb vielleicht auch ein Akt verspäteter Gerechtigkeit. Es ist ein Eintauchen in das nächtliche, laute, verregnete, verkehrsreiche und von Laternen illuminierte Berlin. Ärgerlich sind jedoch begleitende Texte in der Ausstellung sowie im Ausstellungskatalog. So wird z.B. behauptet, Ury hätte vor allem das elektrische Licht zelebriert, und Berlins Gaslaternen seien allmählich durch elektrische Bogenlampen abgelöst worden. Wusste der Autor es nicht besser, oder wurde hier Geschichtsklitterung betrieben? Dabei weiß jeder, der sich mit dem Thema beschäftigt, dass die Gasbeleuchtung bis 1945 absolut dominierend war, die elektrische Straßenbeleuchtung Berlins nur eine Nebenrolle spielte. Richtig ist lediglich, dass Berlin in den 1920er Jahren die Stadt der elektrischen Leuchtreklamen war. Auch das hat Lesser Ury durchaus malerisch aufgenommen. Lesser Ury war fasziniert von den Lichtstimmungen des nächtlichen Berlin, deshalb schuf er viele Werke mit nächtlichen Darstellungen.

Bettina Raetzer-Grimm



MAX LIEBERMANN UND LESSER URY

Zweimal Großstadt Berlin

LIEBERMANN VILLA AM WANNSEE
Colomierstraße 3, 14109 Berlin

www.liebermann-villa.de
noch bis 9. September 2019
täglich außer dienstags
Eintritt 8 €, ermäßigt 5 €
Der Katalog kostet 18 Euro

70 JAHRE BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND - 70 JAHRE GRUNDGESETZ BONN - REGIERUNGSSITZ DER ALTEN BUNDESREPUBLIK

In diesem Jahr gibt es ein Jubiläum zu feiern - die Bundesrepublik begeht 2019 ihren 70. Geburtstag und den 30. Jahrestag des Mauerfalls gleich mit. Der Aufstieg der Deutschen aus den Ruinen des Zweiten Weltkriegs zum Wirtschaftswunderland ist eine einzigartige „Vom-Tellerwäscher-zum-Millionär-Story“ in der Staatengeschichte. Denn als am 23. Mai 1949 in Bonn das Grundgesetz verkündet wurde, lag Deutschland am Boden wie nie zuvor in seiner Geschichte. Zwei Weltkriege und der Holocaust hatten das Ansehen der deutschen Nation auf den absoluten Nullpunkt gebracht, die einstige Heimat der Dichter und Denker, zu der die Welt aufgeblickt hatte, war nun als Hort von unverbesserlichen Kriegstreibern, Mördern und Barbaren verschrien. Wo immer sie hinkamen, galten Deutsche als Aussätzige; das Land selbst war geteilt und nur knapp der völligen Zerstückelung und Zwangsumwandlung in eine Agrargesellschaft entgangen.

Sieben Jahrzehnte später leben die Deutschen in Frieden mit allen ihren Nachbarn. Sie teilen mit fast allen eine gemeinsame Währung, den Euro, und politische Institutionen in der Europäischen Union. Und nachdem die DDR-Bürger 1989 die Mauer eingerissen hatten, gelang es gemeinsam, die Teilung Deutschlands und Europas ohne Blutvergießen auf friedliche Weise zu beenden.

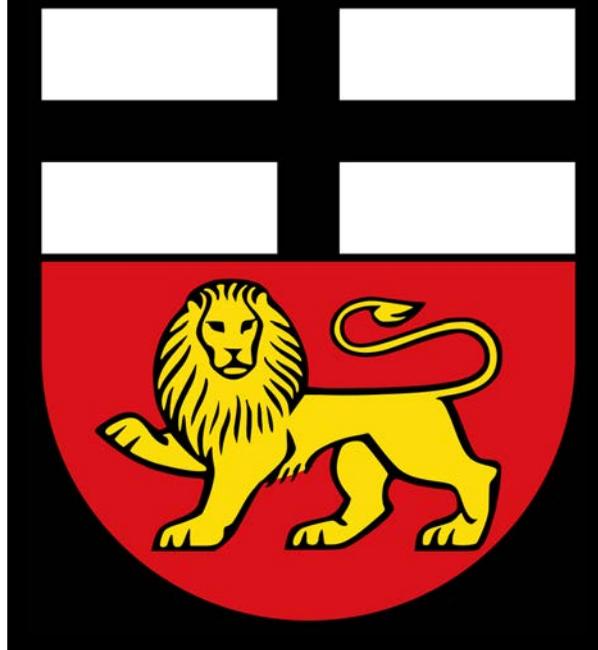
Was hat diese „Bee-Err-Dee“, wie sie gern abschätzig von Vertretern des Ostblocks und der DDR genannt wurde, alles erlebt: Kanzler Konrad Adenauer, der 1955 in Moskau die letzten Kriegsgefangenen heimholt, und Willy Brandts Kniefall in Warschau 1970, der sterbende Benno Ohnesorg auf dem Berliner Straßenpflaster am 2. Juni 1967 und das RAF-Fahndungsplakat fünf Jahre später, Joschka Fischers Amtseid in Turnschuhen oder Helmut Kohl im Dezember 1989 in Dresden. Heute ist aus der Bonner Republik die Berliner Republik geworden.

ALS BONN HAUPTSTADT WURDE

Die kreisfreie und inzwischen 2030 Jahre alte Stadt Bonn mit derzeit etwa 325.000 Einwohner liegt beiderseits des Rheins im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Sie ist in vier Stadtbezirke gegliedert, die insgesamt 51 Ortsteile umfassen. Im Jahr 1989 feierte Bonn den 2000. Geburtstag, man erinnerte dabei an die Errichtung eines römischen Lagers 11 vor Christi Geburt. 1243 erhielt Bonn Stadtrechte, später war Bonn die Residenzstadt der Kölner Kurfürsten. 1794 wurde die Stadt von französischen Truppen besetzt, nach der Niederlage Napoleons wurde sie 1815 preußisch. Drei Jahre später wurde die Universität gegründet, die von nun an die Stadt prägen sollte.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde die Stadt von alliierten Truppen besetzt, die Franzosen blieben bis 1926. Während der NS-Zeit wurden etwa 1.000 Bonner Juden ermordet. Der Zweite Weltkrieg brachte der Stadt erhebliche Zerstörungen. Als im März 1945 die US-Armee Bonn besetzte, war hier der Zweite Weltkrieg vorzeitig beendet. Zu diesem Zeitpunkt konnte niemand ahnen, dass Bonn schon bald eine herausragende Rolle im Nachkriegsdeutschland spielen würde. Zunächst war Deutschland in vier Besatzungszonen aufgeteilt worden, weite Landesteile Deutschlands im Osten jenseits von Oder und Neiße galten zudem als verloren, deren Bewohner wurden vertrieben.

Der einst dominierende Staat Preußen wurde für aufgelöst erklärt, die Länder in Deutschland entsprechend den Besatzungszonen neu geordnet, so entstand auch das Bundesland Nordrhein-Westfalen. Aber wie sollte die Zukunft aussehen? Nachdem die Nachkriegsentwicklung die früheren Verbündeten, die Westmächte auf der einen und die Sowjetunion auf der anderen Seite, mehr und mehr auseinanderdividierte, sah es für einen Gesamtstaat



Blick auf Bonn im Jahr 1913. Bild: unbek./Stadtarchiv Bonn

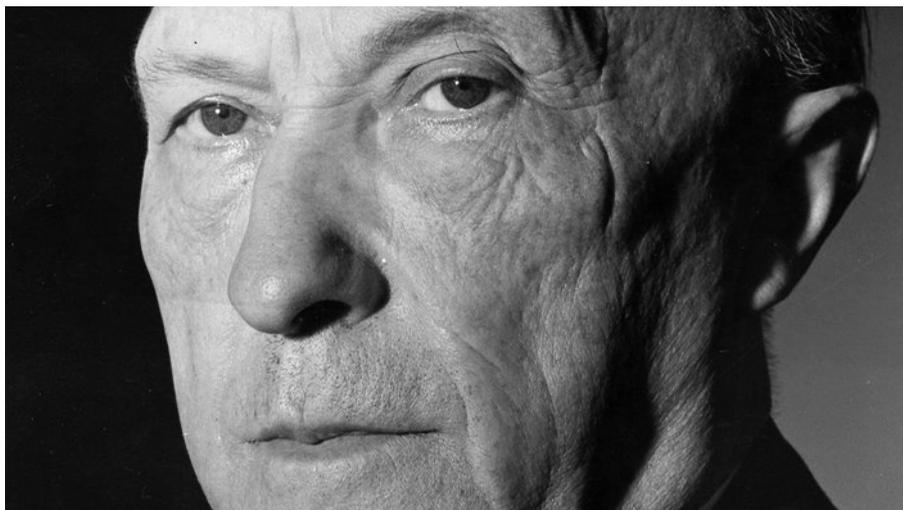


Deutschland schlecht aus. In Westdeutschland arbeiteten die drei Besatzungsmächte USA, Großbritannien und Frankreich jetzt immer enger zusammen und planten den Wiederaufbau des einstigen Kriegsgegners. Doch wie sollte das aussehen? Ein separater Staat, der nur die Westzonen umfasste? Was wird aus Berlin? Wo ist der Regierungssitz?

DIE HAUPTSTADTFRAGE 1949 UND DER KAMPF DER MÖCHTEGERN-METROPOLEN

Bamberg? Oldenburg? Braunschweig? Kassel? Als Regierungssitz der neuen Bundesrepublik war 1949 so ziemlich jede deutsche Mittelstadt im Gespräch. Eigentlich hätte Konrad Adenauer vor Wut kochen müssen. Der Präsident des Parlamentarischen Rates, der seit dem 1. September 1948 in Bonn tagte, um ein Grundgesetz für einen westdeutschen Teilstaat auszuarbeiten, war ein sehr lärmempfindlicher Zeitgenosse. Und nun während der komplizierten und langwierigen Verhandlungen das: Draußen schrien sich Arbeiter Anweisungen zu, dröhnte der Lärm von Sägen und Baumaschinen in den Ohren der Politiker.

Doch Adenauer störte der andauernde Krach nicht, im Gegenteil: „Das schönste Jeräusch hier bei dem janzen Betrieb ist für mich das Hämmern und Klopfen am Neubau des Plenarsaals“, verriet der alte Fuchs einem Vertrauten.



Oben: Konrad Adenauer (1948); unten Tagung des Parlamentarischen Rates am 10. Mai 1949. Bilder: Konrad-Adenauer-Stiftung und planet-wissen.de



Die Mütter und Väter des Grundgesetzes tagten mitten in einer Baustelle. Seit Mitte Februar 1949 wurde die Pädagogische Akademie zu Bonn unter Hochdruck zum Parlamentsgebäude für den künftigen Deutschen Bundestag umgebaut – mit Adenauers Segen. Dabei war die angehende Volksvertretung ein Schwarzbau, in zweifacher Hinsicht: Eine Baugenehmigung gab es erst, als schon das Richtfest gefeiert wurde. Und auch politisch waren die Bauarbeiten nicht abgesegnet.

Denn das Rennen um den Regierungssitz für die geplante Neugründung eines eigenen Staates, der nur die Besatzungszonen der Westalliierten umfasste, war Anfang 1949 noch völlig offen. Klar war nur: Berlin würde es nicht sein können – das lag mitten im Einflussbereich der Sowjets, die der alten deutschen Reichshauptstadt seit Mai 1948 demonstrativ den Nachschub gekappt hatten. Seither wurden die Westzonen Berlins aus der Luft versorgt - kein Ort, um dort ein Parlament und eine Regierung unterzubringen.

ANSPRÜCHE AUS ALLEN ECKEN

Aber wo dann? In den Monaten zuvor hatte es den Anschein gehabt, als könne so ziemlich jede deutsche Stadt den Hut in den Ring werfen. Der stellvertretende bayerische Ministerpräsident Josef Müller brachte Bamberg in Spiel, als Schnittpunkt der beiden großen Konfessionen. Auch der Stuttgarter Oberbürgermeister Arnulf Klett liebäugelte mit dem Regierungssitz. Die Namen von Oldenburg, Wiesbaden und Braunschweig geisterten durch die Zeitungen, und selbst in München wurden Ansprüche auf den Sitz der Bundesregierung laut. Manche Politiker wollten hingegen gar keine Hauptstadt. Carlo Schmid, einer der SPD-Granden, schlug eine Barackenhauptstadt direkt an der Grenze zur sowjetischen Besatzungszone vor, „um klarzumachen, wie ernst es uns mit dem provisorischen Charakter der Bundesrepublik war.“



Der Parlamentarische Rat tagte im Museum König in Bonn. Bild: Screenshot

Doch bald hatten sich drei ernsthafte Kandidaten aus der Masse der Mächtegern-Kapitalen herausgeschält: Frankfurt, Kassel und Bonn. Also gründete der Parlamentarische Rat am 27. Januar 1949 eine „Bundessitz-Kommission“, der die Kandidaten besuchen und bewerten sollte. In die Endausscheidung ging als eindeutiger Favorit Frankfurt. Für viele Deutsche war die Mainmetropole die natürliche Wahl: Hier schlug mit dem Wirtschaftsrat das Verwaltungsherz der „Bizone“, dem Zusammenschluss der amerikanischen und der britischen Besatzungszone. Die US-Army lenkte vom riesigen IG-Farben-Komplex im Frankfurter Westend aus die Geschicke Süddeutschlands. Zudem blickte die ehemalige Freie Reichsstadt als Heimat der Paulskirchen-Verfassung 1848/49 auf eine stolze demokratische Vergangenheit zurück.

WOLLT IHR EINE KASSELER REPUBLIK?

Kassel hatte all das nicht. In seinem Bewerbungsschreiben betonte der Magistrat der Stadt deshalb seine geographische Lage im Zentrum Deutschlands und seine Funktion als „ausgesprochenes Brücken- und Verbindungsland“ zwischen Nord und Süd, aber auch Ost und West. Doch das Angebot der nordhessischen Provinzstadt hatte keine Chance. Kassel war im Krieg zu stark zerstört worden, in der Stadt fehlten Wohnungen en masse, ein Umzug der Regierung hätte die Not der Kasseler nur noch verschlimmert. Und was noch wichtiger war: Kassel hatte keine politische Lobby.

DER PARLAMENTARISCHE RAT

Als der Parlamentarische Rat am 1. September 1948 in der alten kurfürstlichen Residenzstadt am Rhein seine Arbeit aufnahm, hatte noch keines seiner Mitglieder daran gedacht, das beschauliche Bonn zur Bundeshauptstadt zu machen, auch nicht Adenauer. Doch in den folgenden Wochen wurde der Ratspräsident und CDU-Vorsitzende zum Bonn-Fan. „Es geht ganz ausgezeichnet“, schwärmte er von der Arbeit in der Universitätsstadt. „Die Leute fühlen sich hier so wohl, dass sie gar nicht mehr weg wollen.“



Wegweiser für die Mitglieder der Parlamentarischen Rates. Bildquelle unbekannt.

Die große Nähe zu Adenauers Domizil im rechtsrheinischen Örtchen Rhöndorf dürfte da nicht geschadet haben. Jeden Tag brauchte der begeisterte Rosenzüchter nur 1,50 D-Mark für die Fähre und zehn Minuten, um zu seinem Domizil im Schatten der Weinberge am Drachenfels zu gelangen.

DER ZWEIKAMPF BONN VS. FRANKFURT AM MAIN

Wichtiger waren Adenauer aber politische Gründe, die für Bonn sprachen. „*Bonn und das Rheinland waren traditionell stärker mit den westlichen Nachbarn Deutschlands verknüpft als Frankfurt*“, erklärt Antje Winter, Archivleiterin des Adenauer-Hauses in Rhöndorf. „*Und die Anbindung der westdeutschen Demokratie an die Westalliierten war ein zentrales Ziel Adenauers.*“ Mitte September 1948 stand die Marschrichtung des 72-Jährigen fest: Bonn muss Regierungssitz werden.

So lief ab Februar 1949 alles auf einen Zweikampf zwischen Frankfurt und Bonn hinaus. Der Zwist der Städte war gleichzeitig ein Wettkampf der beiden großen Parteien: Die SPD stand hinter Frankfurt mit seiner „politischen Atmosphäre einer Stadt mit großer Industriearbeiterschaft“, während die Union sich für Bonn einsetzte, „*eine unpolitische und durch und durch im bürgerlichen Lebensgefühl wurzelnde Stadt*“, wie Carlo Schmid, der führende SPD-Politiker im Parlamentarischen Rat, schrieb. Der Ausgang dieses Duells, das war klar, würde auch das politische Klima im neuen Staat mitprägen. Für die Frankfurter war Bonn pure Provinz: Kein Telefonkabel, über das man direkt Ferngespräche führen konnte, ein mickriger Hauptbahnhof, kein großer Flughafen weit und breit. Überall fehle es an Infrastruktur. Dies alles aufzubauen würde immense Summen kosten. Deshalb solle der Regierungssitz am besten dort angesiedelt werden, wo bereits alles vorhanden sei, inklusive Verwaltung und kurzen Wegen zu den Alliierten: nach Frankfurt.



Das zerstörte Bonn 1945. Doch die Stadt am Rhein sollte unbedingt die neue Hauptstadt der Bundesrepublik werden. Bildquelle: unbek. Luftaufnahme

TEILSTAAT IN DER WARTESCHLEIFE

Das sahen die Bonner natürlich ganz anders. Sie drehten den Spieß einfach um: Frankfurt sei durch die dort ansässige US-Militärverwaltung zu eng mit den Alliierten verbandelt, eine deutsche Regierung bräuchte Luft zum Atmen abseits der zigtausend amerikanischen Besatzungssoldaten. In Bonn ginge das: Die Briten hatten bereits zugesichert, Bonn zu räumen, falls die Stadt deutscher Regierungssitz werden sollte.

Was auch noch für Bonn sprach: Es ging 1949 in den Augen der allermeisten Deutschen nur um eine Zwischenlösung und gar nicht um eine dauerhafte Hauptstadt. „*Man kann die ganze Diskussion nicht ohne die Berlin-Problematik verstehen*“, erklärt der Kölner Zeithistoriker Otto Dann. Für fast alle Deutschen war Berlin weiterhin die Hauptstadt Deutschlands. Die Bundesrepublik - und mithin ihr Regierungssitz - war als Provisorium gedacht, als Teilstaat in der Warteschleife für die Wiedervereinigung. Ein Provinznest wie Bonn verkörperte diesen provisorischen Charakter viel besser als Frankfurt, das eine eigenständige wirtschaftliche, kulturelle und politische Strahlkraft besaß. Kurz vor der entscheidenden Abstimmung im Parlamentarischen Rat am 10. Mai 1949 sah es dennoch nicht gut für Adenauers Favoriten aus. Die SPD hielt geschlossen an Frankfurt fest, und bei der CDU/CSU machten die hessischen Abgeordneten

Probleme. Bei einer geheimen Probeabstimmung erhielt Bonn nur 21 der 27 Stimmen - das würde nicht reichen. Die Frankfurter waren siegessicher, ihr Oberbürgermeister Walter Kolb hatte bereits eine Dankesrede bei Radio Frankfurt aufnehmen lassen.

INTRIGE GEGEN FRANKFURT

Dann überschlugen sich kurz vor der Abstimmung die Ereignisse. Adenauer präsentierte seinen Abgeordneten eine „vertrauliche Meldung“ der Presseagentur „dpd“ über eine Vorstandssitzung der SPD in Köln am Vormittag. Dort habe sich der SPD-Vorsitzende Kurt Schumacher schon vorab darüber gefreut, dass es eine „sichere Niederlage“ der Konservativen beim Hauptstadtvotum geben werde. Die Empörung unter den Abgeordneten war groß, die Frankfurt-Unterstützer fielen um und die Abstimmung ging mit 33 zu 29 Stimmen zugunsten Bonns aus.

Die Sensation war perfekt – doch der Sieg war mit einem schmutzigen Trick erkauf worden: Die entscheidende Agenturmeldung war nämlich nie veröffentlicht worden. Der CDU-nahe Reporter Franz Hange hatte zwar die Nachricht in den Fernschreiber getippt, jedoch nie an die „dpd“-Zentrale geschickt. Stattdessen wurde sie Adenauer zugespielt, der sie sofort für seine Zwecke benutzte. So lag die „Frankfurter Rundschau“ durchaus richtig, als sie am 13. Mai argwöhnte: „Wahlbeeinflussung in Bonn?“ Aber noch gaben sich die Frankfurt-Anhänger nicht geschlagen. Sie setzten durch, dass die endgültige Entscheidung beim Bundestag selbst liegen müsse. Die Abstimmung stand am 3. November 1949 an. Diesmal musste es klappen - allein schon, weil im Frankfurter Stadtteil Dornbusch bereits ein Plenarsaal für den Bundestag nach Plänen des Bauhausarchitekten Gerhard Weber in Bau war und weiter fleißig Wohnungen und Büros für Abgeordnete, Regierung und Ministeriumsmitarbeiter errichtet wurden.

WAR BESTECHUNG IM SPIEL?

Doch auch diesmal wurde es nichts mit den großen Plänen: Mit 200 zu 176 Stimmen entschied der Bundestag, in Bonn zu bleiben. Ein knappes Jahr später veröffentlichte das Nachrichtenmagazin „SPIEGEL“ Gedächtnisprotokolle des Vorsitzenden der Bayernpartei, Josef Baumgartner, von Gesprächen mit mehreren seiner Parteifreunde. Auf einer Zugfahrt von München nach Bonn habe ihm ein Fraktionskollege gebeichtet, dass rund 100 Abgeordnete aller Fraktionen mit insgesamt 2 Millionen Mark gekauft worden seien, damit sie für Bonn stimmten.

Die Fäden dieser großangelegten Bestechungsaktion sollten laut einem anderen Abgeordneten bei Bundesfinanzminister Fritz Schäffer zusammengelaufen sein. Monatelang beschäftigte der Fall einen Untersuchungsausschuss – die Hauptzeugen beschuldigten sich gegenseitig der Lüge, Schäffer stritt alles ab, am Ende konnte der Regierung nichts nachgewiesen werden. Endgültig aufgeklärt wurde der Bestechungsvorwurf nie.

In der Hauptstadtfrage aber waren die Würfel nun gefallen: Bonn blieb Regierungssitz der neugegründeten Bundesrepublik Deutschland. Nur vorläufig natürlich, trösteten sich die Bonn-Gegner, bald würde die Wiedervereinigung dieses Missverständnis beenden und Berlin seinen angestammten Platz als deutsche Hauptstadt einnehmen. Aus dem Provisorium allerdings wurde doch ein halbes Jahrhundert: Erst 1999, zehn Jahre nach dem Mauerfall, zog die Regierung vom Rhein an die Spree. Ein paar Ministerien residieren dort bis heute, und Bonn heißt inzwischen "Bundesstadt Bonn". Wobei der Kunstbegriff „Bundesstadt“ eigens für Bonn erfunden wurde, man wollte damit der Ex-Bundeshauptstadt eine Reverenz erweisen, zumal Teile der Bundesministerien und der Bundesverwaltung in Bonn bleiben sollten. Eine kleine Neben-Hauptstadt weiterhin also.

DIE ENTSTEHUNG DES GRUNDGESETZES

Das Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland ist am 23. Mai 1949 in Kraft getreten. Ausgearbeitet und verabschiedet wurde es durch den Parlamentarischen Rat, dessen Mitglieder von den westdeutschen Landesparlamenten bestellt worden sind und der auf Geheiß der westlichen Siegermächte zusammengetreten war. Die Arbeit des Parlamentarischen Rates stand unter dem Eindruck des Scheiterns der Weimarer Republik und der Erfahrungen mit der Diktatur des Dritten Reichs. Das Resultat konnte sich sehen lassen: Das Grundgesetz stellte die erste demokratische Verfassung dar, die sich in Deutschland in der politischen Praxis bewährt hat und die bis heute – mit einigen Änderungen und Ergänzungen – die Grundlage des staatlichen Lebens der Bundesrepublik bildet. Aber warum heißt es bis zum heutigen Tag „Grundgesetz“ nicht „Verfassung“?



Gründungsurkunde des Grundgesetzes und Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt

Der Parlamentarische Rat vertrat 1949 die Auffassung, dass das Deutsche Reich als Staat des deutschen Volkes nach wie vor bestehen würde und eine Verfassung demnach auch nur von allen Deutschen bzw. ihren gewählten Vertretern beschlossen werden könne. Doch das war damals nicht möglich, weil die deutsche Bevölkerung in der Sowjetischen Besatzungszone sowie die Deutschen im Saarland, das unter französischer Verwaltung stand, nicht mitbestimmen durfte. Berliner waren ebenfalls ausgeschlossen. Auch die damaligen westdeutschen Ministerpräsidenten der Bundesländer fürchteten, eine Verfassung als Gründungsdokument eines neuen Staates könnte die Spaltung Deutschlands in Ost und West vertiefen. Die Verfassung sollte ausdrücklich einen provisorischen Charakter haben und nur solange gelten, bis die Teilung überwunden und die Einheit hergestellt wäre. Deshalb sprach man vom Grundgesetz.

Vorbereitet wurde der Text von einem Gremium aus Sachverständigen und Beamten. Dieser sogenannte Verfassungskonvent tagte im August 1948 knapp zwei Wochen lang auf Schloss Herrenchiemsee in Bayern. Eine zentrale Rolle spielten zudem die Landesparlamente: Einzelne Abgeordnete wurden in den oben erwähnten Parlamentarischen Rat berufen, der den Entwurf des Verfassungskonvents bearbeiten und das Grundgesetz beschließen sollte.



Wahlplakate von CDU und SPD. Auf dem Plakat rechts ist der „Gegenspieler“ Adenauers, der SPD-Vorsitzende Kurt Schumacher zu sehen.

Ein starker Kanzler, eine starke Ländervertretung, ein starkes Bundesverfassungsgericht, ein recht schwacher Präsident – Kernpunkte des Grundgesetzes legte schon der Verfassungskonvent fest. Der Parlamentarische Rat mit den Ländervertretern schärfte die Grundrechte und verlangte die Gleichberechtigung von Frauen. So entstand ein moderner Verfassungstext. Zu den darin garantierten Grundrechten gehören zum Beispiel das Recht auf Religionsfreiheit, freie Meinungsäußerung und Gleichheit vor dem Gesetz. Am 8. Mai 1949 wurde der Text vom Parlamentarischen Rat beschlossen, am 23. Mai in Bonn unterzeichnet.

Ein Vierteljahr später – am 14. August 1949 fand schließlich die Wahl zum 1. Deutschen Bundestag statt, dies war die erste komplett freie Wahl seit der Reichstagswahl vom 6. November 1932.

Die Union (CDU/CSU) siegte mit 31,0 Prozent knapp vor der SPD mit 29,2 Prozent. Dahinter folgten FDP (11,9), KPD (5,7), Bayernpartei (4,2), Deutsche Partei (4,0) sowie weitere Kleinparteien. Eine bundesweite 5-Prozent-Sperrklausel gab es noch nicht. Der 1. Bundestag hatte 402 voll stimmberechtigte Mitglieder. Mit der denkbar knappsten Mehrheit von einer Stimme (202 von 402) wurde Dr. Konrad Adenauer am 15. September 1949 zum ersten Bundeskanzler der neuen Bundesrepublik gewählt.

Das Grundgesetz besteht aus 15 Abschnitten mit 146 Artikeln. Es hat im Laufe der Zeit einige Änderungen erfahren und wurde mehr als 60 Mal geändert, vor allem im Zuge der Westbindung der Bundesrepublik, der europäischen Integration und der deutschen Wiedervereinigung. Änderungen des Grundgesetzes müssen vom Bundestag und vom Bundesrat jeweils mit Zwei-Drittel-Mehrheit beschlossen werden.

Quelle: spiegel-online vom 9. Februar 2009



Die „Deutsche Frage“ war seit Gründung der Bundesrepublik immer wieder Wahlkampfthema. Auf dem Plakat links wirbt die SPD im Jahr 1949 für ein freies Deutschland, gezeigt werden die deutschen Grenzen von 1914! In der Mitte und rechts Wahlplakate zur Bundestagswahl 1964. Nun werden die deutschen Grenzen von 1937 abgebildet.

BONN - GASVERSORGUNG UND GASBELEUCHTUNG

Die Geschichte der Gasversorgung und der Gasbeleuchtung begann Mitte des 19. Jahrhunderts, also für eine größere Stadt vergleichsweise spät. Am 28. Juli 1852 schloss die Stadt mit dem Kaufmann Alexander Oster einen Vertrag über den Bau und Betrieb einer Gasanlage, um die Straßen und Plätze in Bonn zu beleuchten. Dieses Ereignis war der Auftakt für ein neues Versorgungszeitalter.

Zwei Jahre später, am 15. Februar 1854, stellte das Ostersche Werk am damaligen Breitengrabenweg erstmals Gas her. Nach der Geburtsstunde der öffentlichen Gasversorgung ließen die ersten Kinderkrankheiten nicht lange auf sich warten. Schon bald nach der Eröffnung des Gaswerkes beklagten sich die Bonner über die Qualität, den Preis und die unzureichende Leuchtkraft des Osterschen Kokereigases. Die zunehmende Unzufriedenheit mit dem privaten Gaslieferer veranlasste die Bonner Stadtväter, über die Zukunft der Gasversorgung nachzudenken. Dabei standen sie vor zwei Alternativen: Entweder die Gasversorgung bleibt weiterhin in privater Hand oder aber die Stadt übernimmt die Verantwortung selbst.

Die Stadtväter waren anfangs äußerst misstrauisch gegenüber der Gasbeleuchtung, doch die gute Ertragslage des Osterschen Gaswerkes war zu verlockend, sodass man sich entschied, eine kommunale Gasfabrik zu betreiben. Neben dem lukrativen Aspekt erkannte der



Schneider Modell Nr. 444 vor 1880, Vorlage für späteres Modell "Alt-Bonn"

Nr. 444

Laterne sechseckig, Dach u. Tür zum Aufklappen, Tür hat Stangenhebelverschluss.

Ganze Höhe 95 cm, oberer Durchmesser, Verzierung nicht mitgemessen, 520 mm, unten 300 mm.

Gewicht mit Reflektor und Glas ohne Bügel ca. 15 kg.

Größe der Scheiben	hoch	oben	unten
Tür	420	225	132
Boden	380	220	135
	112	265	130

Links und oben: Gasleuchte Modell „Alt Bonn“ der Firma Schneider in Hamm auf einem typischen Bonner Gaskandelaber im neoklassizistischen Stil. In der Mitte Abbildung aus einem Katalog, ursprünglich sprach man vom Modell Nr. 444. Das Bild entstand im Gaslaternen-Museum in Berlin-Tiergarten (2010). Bilder: Oliver Frühschütz und Slg. Klaus Gevatter



Gaslaterne („Schinkellaterne“ – wie in Berlin) am Sterntor (um 1900).
Bild: AK, Slg. ProGaslicht

Die Bonner Zeitung schrieb einen Tag vor der Eröffnung des Gaswerkes: „Eine Anzahl dieser Öfen wurde seit mehreren Tagen in Betrieb gesetzt, und hat sich nicht allein sofort ohne jeden Zwischenfall reichliches, sondern auch schönes Gas ergeben.“

1.205 private Kunden kamen für zunächst 20 Pfennig pro Kubikmeter in den Genuss des Stadtgases - so nannte man das Kokereigas seit diesem Zeitpunkt, da es in einem kommunalen Betrieb produziert wurde. Zudem brannten 727 Gaslaternen in der Stadt.

Das städtische Unternehmen erwirtschaftete in den ersten Jahren erhebliche Gewinne. Eine Erweiterung des Werkes erfolgte durch den Bau einer zweiten Anlage zwischen 1890 und 1894.



Bonner Marktplatz mit Bogenlichtkandelaber und Rathaus um 1904.
Bild: unbek./Slg. ProGaslicht

Stadtrat, wie wichtig eine funktionierende öffentliche Gasversorgung für die Entwicklung einer florierenden Stadt wie Bonn wäre. Die damalige Kreisstadt wuchs stetig und zählte um 1880 bereits etwa 31.500 Einwohner.

EIN KOMMUNALES GASWERK

Der Entschluss der Stadtverordneten stand somit fest: Ein neues Gaswerk in städtischer Regie sollte gebaut werden. Es entstand an der Karlstraße nach den Plänen des Ingenieurs und späteren Direktors Heinrich Söhren. Nach zwei Jahren Bauzeit wurde das Gaswerk für 643.396 Mark fertiggestellt und damit der Grundstein für die kommunale Gaserzeugung in Bonn gelegt.

Am 1. April 1879 bekamen die Bonner erstmals Gas aus ihrem städtischen Werk. Und die Qualität des in eigener Produktion entstandenen Gases überzeugte die Bonner.

ELEKTRIZITÄT SEIT 1899

In unmittelbarer Nachbarschaft zum städtischen Gaswerk entstand 1898/99 das städtische Elektrizitätswerk. Am 11. Februar 1899 ging sozusagen das elektrische Licht an, erster privater Kunde war der „Bonner General-Anzeiger“, dessen Räume drei Tage später elektrisch beleuchtet werden. Am 18. Februar 1899 wurden die ersten Bonner Bogenlampen eingeschaltet, die Leuchten befanden sich zwischen Bahnhof und Markt. Allerdings war der Strom damals extrem teuer, eine Kilowattstunde kostete 70 Pfennig. Doch bereits im ersten Betriebsjahr des Elektrizitätswerks bezogen 397 Kunden Strom.

Wie auch in anderen Städten konnte sich das teure Bogenlicht nicht so recht gegen die Gasbeleuchtung durchsetzen, zumal die Erfindung des Auerlichts einen enormen Aufschwung für die Gasbeleuchtungsindustrie brachte.

BONN BEKOMMT FERNGAS

Zwischen 1939 und 1940 bekam Bonn seinen Anschluss an das Ferngasnetz. Seit September 1940 strömte dann neben dem im heimischen Werk produzierten Gas auch erstmals Kokereigas aus dem Ruhrgebiet durch das weit verzweigte Rohrnetz. Das Bonner Stadtgas bestand damals zu 50 Prozent aus Ferngas und zu 50 Prozent aus eigenerzeugtem Gas.

Der Anschluss Bonns an das regionale Ferngasnetz erwies sich für die Versorgung der Stadt als äußerst wichtig – besonders in der Nachkriegszeit. Der Zweite Weltkrieg hinterließ seine zerstörerischen Spuren auch im Bonner Gaswerk. Nach einem schweren Bombenangriff am 26. Dezember 1944 muss das Gaswerk seinen Betrieb einstellen. Auch das Elektrizitätswerk musste wegen Zerstörungen den Betrieb einstellen und konnte erst am 1. September 1949 wieder Strom liefern.



Viereckige Gaslaterne vor dem Logenhaus Schumannstr 8, Bild: Alfred Toepel



Bonn um 1910, links eine Laterne von Schneider (Modell Nr. 444 – ab 1914 Modell „Alt-Bonn“ mit Meteor-Fernzündler). Bild: Stadtarchiv Bonn



Alt-Bonner Modelleuchte mit Wandarm, Blick auf die Gaststätte „Zum alten Keller“. Bild: AK/unbek.

Der Wiederaufbau nach Kriegsende gestaltete sich schwierig. Da eine Eigenerzeugung in den ersten Nachkriegsjahren aufgrund der erheblichen Zerstörungen nicht möglich war, blieb Bonn bis zum Jahr 1950 auf den Ferngasbezug durch die Ruhrgas AG Essen angewiesen.



Soldaten ziehen an der Ermeikeil-Kaserne vorbei (Mobilmachung am 7. August 1914), links eine sechseckige Modelleuchte (ähnlich wie Magdeburg). Bild: Bundesarchiv Bild 146-2007-0025



Gaslaterne (Nachkriegsmodell „Modern“ von Rech) in der Argelander Straße.
Bildquelle: unbekannt



Bonn-Dottendorf im Jahr 1934, links eine Gaslaterne „Alt-Bonn“. Quelle unbek.

Am 7. März 1950 um 10 Uhr nahm das Bonner Gaswerk die Produktion eigenen Kokereigases wieder auf. Die Stadtgaszeit endete schließlich am 27. März 1963. Die Stadtwerke wurden nun zu einem reinen Erdgasverteiler.

STATISTISCHE ZAHLEN Anzahl der Leuchten Bonn

JAHR	GAS	STROM
1935	3.146	250
1939	3.200	454
1950	1.198	?
1954	2.396	867
1956	2.544	?
1960	2.747	?
1962	2.686	?
1964	2.539	?
1966	2.366	?
1968	2.039	?
1970	961	6.834
1992	680	?
2006	160	34.500

Anzahl Bad Godesberg

1935	786	42
1939	859	68
1950	752	?
1954	862	786

Anzahl der Leuchten Beuel

1935	248	?
1939	316	48
1950	?	?
1954	421	102

Die höchste Zahl an Gaslaternen in der Nachkriegszeit besaß Bonn im Jahr 1960. Damals leuchteten 2.747 Laternen. Danach sank die Zahl der Gaslichter erst leicht, ab 1968 dann sehr deutlich. 1992 gab es nur noch 680 Stück, im Jahr 2006 war die Zahl auf 250 Stück gesunken. Doch die Stadt versicherte trotz des immer stärkeren Abbaus, dass es eine Ausnahme geben sollte: Etwa 200 Gaslaternen in der pittoresken, denkmalgeschützten, historischen Bonner Südstadt mit ihren zahlreichen Gründerzeitgebäuden sollten erhalten werden. Doch was von solchen Zusagen oder Versprechen zu halten ist, konnte man schon wenige Jahre später sehen. Wartung und Pflege der Gasbeleuchtung wurden ganz offensichtlich vernachlässigt. Viele Gaslaternen zeigten sich in einem beklagenswerten Zustand. Und nun befahl die zuständigen Stellen wohl eine kollektive Amnesie, denn man begann mit dem schleichenden Abriss der eigentlich „geschützten“ Gaslaternen in der Südstadt. Zug um Zug verschwand die historische Beleuchtung aus den Straßen.

WISSENSWERTES ZUR BONNER GASBELEUCHTUNG

Wie in den meisten Städten wurden auch in Bonn anfangs viereckige Gasleuchten verwendet, die Bauart ist nicht bekannt. Die später folgenden sechseckigen Leuchten umfassten verschiedene Typen. Darunter war die Berliner Modellleuchte („Schinkellaterne“), ein Modell ähnlich der Alt-Magdeburger Gasleuchte, weitere unbekannte Typen und schließlich das von der Firma Schneider in Hamm (heute GICS) produzierte Modell „Nr. 444“ (großes Bild rechts), später modifiziert und als Modell „Alt-Bonn“ angeboten.

Bei den Gasaufsatzleuchten wurden folgende Modelle eingesetzt: Modell „Modern“ (Vor- und Nachkriegsvariante), Rech-Modell Dresden, Vulkan Modell 1927 und Modell Nr. 61 sowie Modell 87; Modell „Neulicht-52“ der Fa. Schneider (heute GICS). Die Leuchten besaßen unterschiedliche Lyren und Anschlüsse. Das zuletzt genannte Modell „Neulicht-52“ wurde erst ab 1990 neu angeschafft, die Montage erfolgte mit der Schneider-Lyra Nr. 4 und bei Flanschanschluss mit der Rech-Lyra. Die Schneider-Leuchten machten daraufhin etwa ein Viertel der Aufsatzleuchten aus.

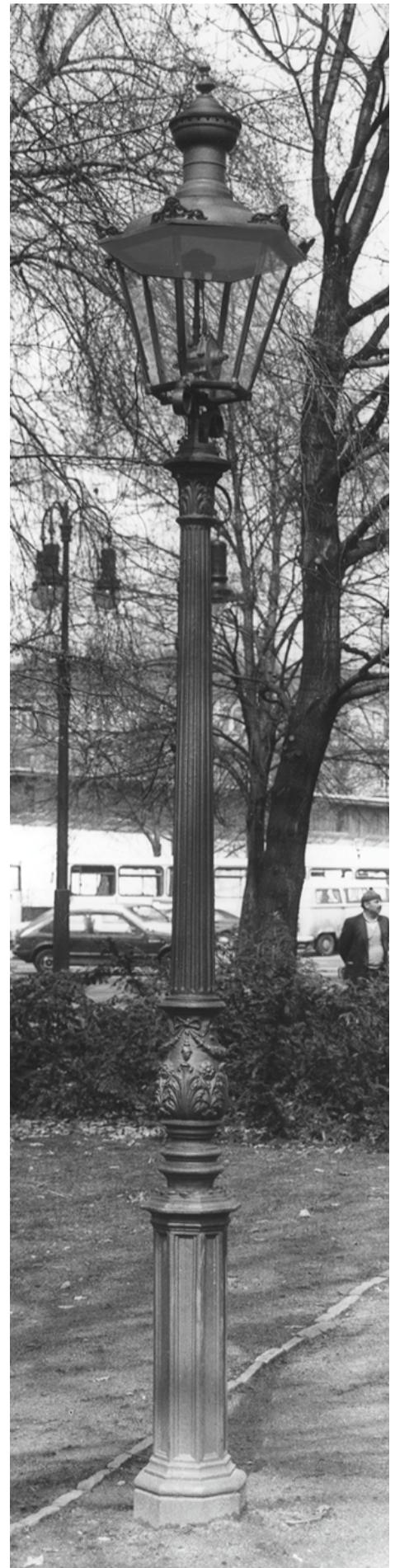
Weiterhin setzte die Stadt Pilzgasleuchten ein wie das „Modell Königsallee“ und das „Modell Frankfurt“ der Firma Rech, jeweils in der kleinen Variante. Letzteres Modell ist auch in Düsseldorf präsent. Eine Besonderheit war die Großflächenleuchte der Firma Rech, letzte Leuchten dieser Art mit vier Brennern und jeweils sechs Glühkörpern waren bis vor etwa zehn Jahren in Mainz zu sehen. Das Gasleuchtenmodell „Modern“ von Rech gab es auch in der Ausführung als Gasansatzleuchte.

Bei den Kandelabern bzw. Masten ist vor allem der typische Bonner Gusskandelaber (Bild rechts) zu erwähnen, Hersteller war Rheinwerk in Mainz, außerdem wurden Stahlkandelaber in Gussoptik, Hersteller vermutlich Vulkan, "Stahlseele", Verzierungen aus Guss – ähnlich wie in Bad Homburg eingesetzt. Weiterhin gab es unterschiedliche Formen von Stahlkandelabern, Maueraufsätzen, Gusskandelaber unbekannter Bauart und Wandkonsolen. Eine Besonderheit dürfte ein Wandarm gewesen sein, der auch im niederländischen Groningen sowie in Minden eingesetzt wurde. Die Bonner Firma König ließ diese Wandkonsole später nachgießen, er ist bis heute erhältlich (Bild unten). Gasreihen- oder Gashängeleuchten wurden offenbar nicht verwendet, auch Überspannungen gab es in Bonn nicht.



Als Gasdruckfernzünder dürfte neben Meteor früher vor allem das Gerät von Bamag vorherrschend gewesen sein, später kam Record hinzu. Bei der Umstellung von Druckwelle auf elektrische Zündung wurden zunächst Kalin-Dämmerungsschalter verwendet, dies konnte man noch bis zuletzt an den durchlöcherten Reflektoren erkennen. Zu Beginn der 1980er Jahre rüsteten die Stadtwerke Bonn auf Record-Dämmerungsschalter um. Später kamen noch GBS-Schaltgeräte hinzu.

Rechts: Typische Bonner Gaslaterne, Bild: Sabine Röck



Ende 2015 war die Geschichte der Bonner Gasbeleuchtung dann zu Ende. Die letzten Gaslichter wurden entfernt und gegen elektrische Attrappen ausgetauscht. Soviel also zu Versprechen oder Zusagen, historische Gasbeleuchtungsanlagen zu erhalten. Vom Denkmalschutz war – wie meistens – nichts zum Thema zu hören. Anscheinend gehört das Thema Licht bzw. Beleuchtungskörper nicht zu den wichtigen und somit erhaltungswürdigen Baudenkmalern.

Gesondert müssen übrigens die heute zu Bonn gehörenden und früher eigenständigen Kommunen Beuel und Bad Godesberg betrachtet werden (siehe Statistik auf Seite 30). Das 1969 eingemeindete Beuel nahm am 24. Dezember 1900 eine städtische Gasbeleuchtung in Betrieb.

Auch das ebenfalls erst 1969 nach Bonn eingemeindete Bad Godesberg hatte eine eigene Gasversorgung und Gasbeleuchtung. Das seit Ende des 18. Jahrhunderts als Kurstadt bekannte Godesberg blühte auf und wurde Wohnsitz vieler wohlhabender Fabrikanten und Bankiers. Seit 1926 führte der Ort offiziell den Namen „Bad Godesberg“.

Mit der Eröffnung des Bonner Elektrizitätswerks am 11. Februar 1899 konnten endlich die Pläne zur Einführung der elektrischen Straßenbahn in Bonn verwirklicht werden. Der städtische Nahverkehr hatte am 19. April 1891 mit der Einführung der Pferdebahn begonnen. Ab Mai 1893 fuhr die Dampflok noch weiter bis nach Melem. Am 8. Januar 1898 ging die sogenannte Vorgebirgsbahn (im Volksmund „feuriger Elias“ genannt) in Betrieb und verband Bonn mit Köln, sie endete am Barbarossaplatz (siehe auch die Köln-Reportage im Zündfunken Nr. 80). Am 22. Mai 1898 folgte schließlich die dampfbetriebene Straßenbahnlinie, die Bonn mit dem südlich der Stadt gelegenen Kurort Bad Godesberg verband.

Bonns erste elektrische Straßenbahn setzte sich am 21. Mai 1902 in Bewegung, über die neu errichtete Rheinbrücke ging es ins rechtsrheinische Beuel. Bis 1909 wurden sämtliche Pferdebahnstrecken auf elektrischen Straßenbahnbetrieb



Rech-Gasleuchten „Modell Modern“ am Bonner Bundeshaus (nach 1951),
Bild: Staatsarchiv Freiburg Bild W 134 Nr. 018392



Blick auf den „Langen Eugen“, 1966-69 als Bürohochhaus für Abgeordnete errichtet. Die Laterne rechts ist elektrisch („Modell Bundesgartenschau“), keine Gasleuchte. Quelle unbek., Bild etwa 1985.



Getränkestand am Bonner Rheinufer, Höhe Bundeshaus. Dahinter eine Gasleuchte „Modell Modern“ von Rech (ab 1956).
Bild: Staatsarchiv Freiburg Bild W 134 Nr. 018386

umgestellt, auch die Dampfbahn wurde elektrifiziert. Kurze Zeit später wurden weitere Strecken eröffnet, so am 6. September 1911 die elektrische Kleinbahn nach Siegburg und am 18. Oktober die „Siebengebirgsbahn“ nach Oberdollendorf, diese wurde später nach Königswinter und Honnef verlängert.



Als Ergänzung des Straßenbahnbetriebs wurde am 17. Februar 1951 der elektrische Oberleitungsbus (Obus) in Bonn eingeführt. Bereits 20 Jahre später, am 30. Juni 1971 wurde dieser Betrieb aber wieder eingestellt. Während in anderen Ländern Obusse (auch Trolleybusse) bis heute eine wichtige Rolle im öffentlichen Personennahverkehr spielen, führten sie seltsamerweise in der Bundesrepublik nur ein Nischendasein. Das umweltfreundliche Verkehrsmittel war offenbar bei Politik und Verwaltung nicht wohlgefallen. Soviel zum umweltfreundlichen Betrieb mit Obussen. Dass man heute neue elektrische Busse (ohne Oberleitung) erprobt und scheinbar „das Rad neu erfinden“ möchte, wirkt dabei etwas seltsam.

Das 1875 eingeweihte private Bonner Wasserwerk wurde am 1. April 1900 städtisch. Nun befanden sich alle Bonner Energie- und Wasserversorger im Eigentum der Stadt Bonn. Im August 1919 wurden alle Werke zum selbstständigen Dezernat Städtische Betriebsverwaltung vereinigt. Am 21. Juni 1940 gingen das Gaswerk, das

Wasserwerk, das Elektrizitätswerk, die städtischen Straßenbahnen, der Omnibusbetrieb und die Handelswerft mit ihren Nebenbetrieben im neu gegründeten Eigenbetrieb „Stadtwerke Bonn“ (SWB) auf. Im Pumpenhaus des alten Bonner Wasserwerks tagte von September 1986 bis September 1993 der Deutsche Bundestag, weil der alte Plenarsaal einem Neubau weichen musste.

Bettina Raetzer-Grimm, Quelle: Archiv Klaus Gevatter





FURCHTBAR: DIE VERUNSTALTUNGEN AM BONNER HAUPTBAHNHOF

Im Juni 1958 pulsierte das Leben am Bonner Hauptbahnhof. Menschen, Straßenbahnen, Obusse, dazu die dem Bahnhof gegenüberliegende Bebauung mit teilweise historischen Schmuckformen wie Eck-Erkern, der Bürgersteig war mit kastenförmig geschnittenen Baumreihen besetzt. Doch dann hatte man eine Idee ... Archiv: M. Bredenbeck



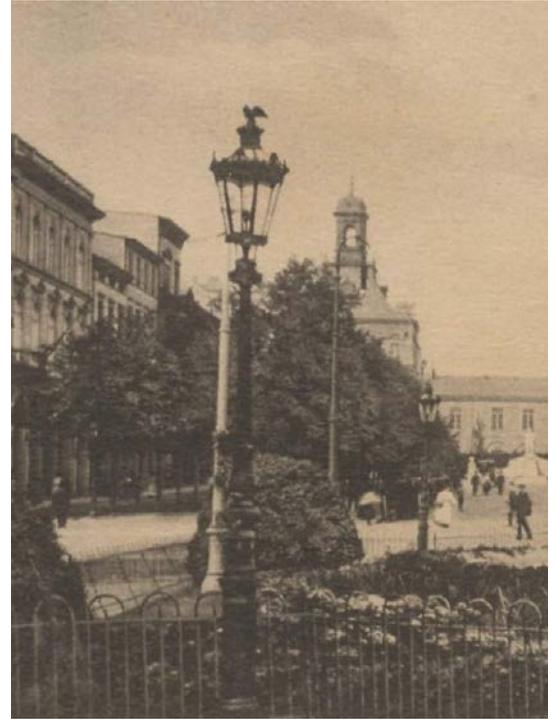
Zu den schlimmsten städtebaulichen Bausünden zählt zweifellos der Abriss der Gründerzeithäuser gegenüber des Bonner Hauptbahnhofes in den 1970er Jahren, sie hatten den Bomben des Zweiten Weltkrieges getrotzt. Doch das Gebäudeensemble wurde zugunsten fragwürdiger Neubaupläne, aber auch wegen einer geplanten U-Bahn abgerissen, später entstand hier das sogenannte „Bonner Loch“. Unten Detlev Podehl 2011

BONNER GASLICHT-IMPRESSIONEN - KAISERZEIT

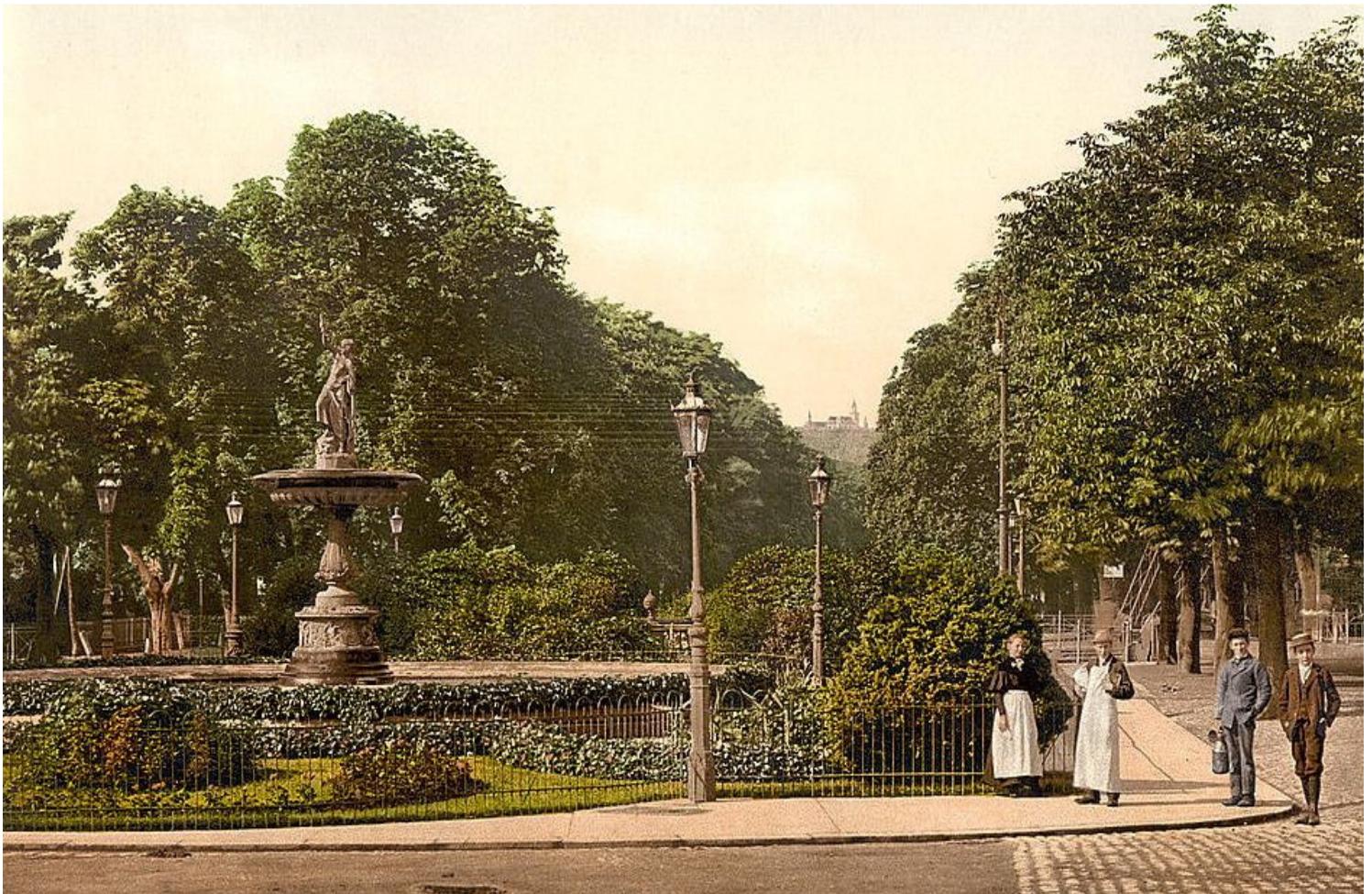
Schinkel-Laterne, vor 1913
BONN — Rheinpromenade



Modelleuchte Typ „Schinkel“ an der Bonner Rheinpromenade (vor 1913).

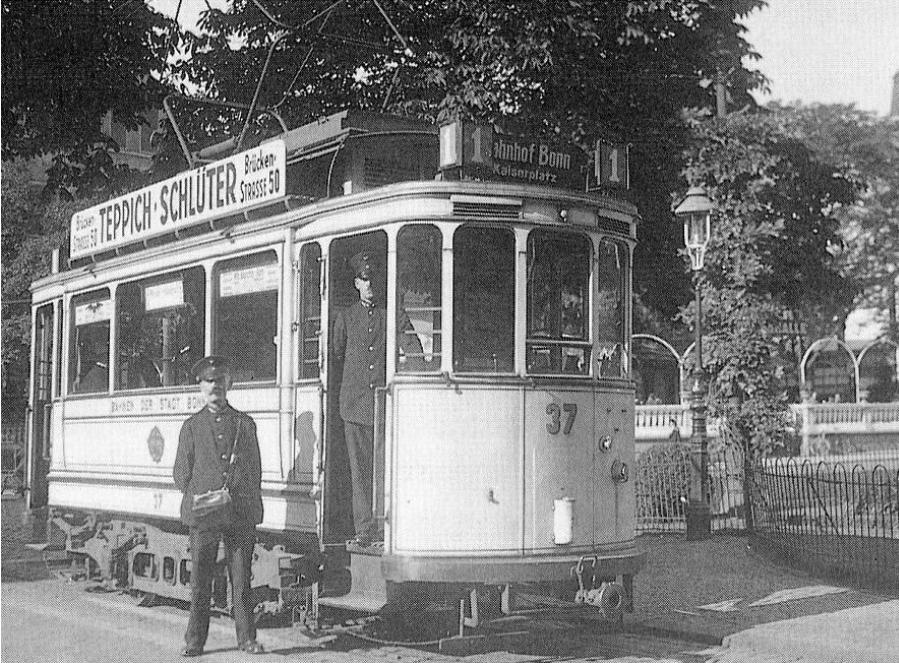


Modelleuchte unbekannter Bauart mit Adler auf dem Dach am Kaiserplatz.



Kaiserplatz mit Poppelsdorfer Allee um 1910. Die sechseckigen Modelleuchten wirken recht schlank und können nicht näher bestimmt werden. Auch die Kandelaber entsprechen nicht dem in Bonn üblichen Gaskandelaber.
 Bilder: Ansichtskarten/Sammlung ProGaslicht

WENIG BEKANNTE GASLEUCHTENMODELLE ZWISCHEN 1920 UND 1945



Modell 1927

Oben: Der Leuchtenhersteller Vulkan aus Köln bot in den 1920er Jahren das „Modell 1927“ an, links eine Aufnahme vom Bonner Kaiserplatz im Jahr 1933; rechts eine Abbildung aus dem Leuchtenkatalog der Firma Vulkan.



Vulkan-Aufsatzleuchte Modell Nr. 61

Ebenfalls in Bonn eingesetzt: Das „Modell Nr. 61“ von Vulkan, hier am Koblenzer Tor (1930er Jahre); rechts die Katalog-Abbildung



Links: Die Firma Rech bot in den 1930er Jahren sogenannte „Großflächenleuchten“ an. Das Bild links zeigt eine derartige Leuchte im Jahr 1939 an der Poppelsdorfer Allee.

Großflächenleuchten gab es bis zu Beginn dieses Jahrhunderts zuletzt in Mainz, rechts eine Beispiel-Aufnahme mit vier Brennern à sechs Glühkörpern.

Bilder auf dieser Seite: Sammlung Klaus Gevatter und Bettina Raetzer-Grimm (Foto Mainz).

BONN - GASLATERNEN ZWISCHEN 1950 UND 1980



Werner Stock

Oben: Bonn-Graurheindorf (1955). Schneider Modell 444 (Alt-Bonn) auf einem Kandelaber mit „Stahlseele“, die Verzerrungen täuschen eine „Gussoptik“ vor.

Mitte: Obus mit Anhänger, links am Bildrand Gasansatzleuchten der Fa. Rech (vor 1957)

Unten links: Obus mit typischen Bonner Gaskandelaber und einem Rech-Modell Modern, vermutlich ein Vorkriegsmodell.

Unten rechts: Rech-Modell „Dresden“ auf einem Kandelaber unbekannter Bauart.



BONN MIT UMWELTFREUNDLICHEM OBERLEITUNGSBUS



Oben: Obus in Bonn-Venusberg 1961: Hinter dem Obus ist eine Rech-Gasleuchte „Modell Modern“ mit konvexem Reflektor zu erkennen. Wie sehr damals auf Stadtbildpflege Wert gelegt wurde, sieht man daran, dass die Holzbank in den gleichen Farben gehalten ist wie der Bus; unten ebenfalls in Bonn-Venusberg im September 1969. Im Hintergrund Rech-Ansatzleuchten „Modell Modern“. Sehr bemerkenswert auch hinten links der Fahrleitungsmast mit der sogenannten „Spinne“, die Oberleitung wird in der Endschleife im Kreis herumgeführt. Auf diesem Betonmast eine sehr schlanke, große elektrische Pilzleuchte im Design der 1950er Jahre (sogenannte Nachkriegsmoderne).

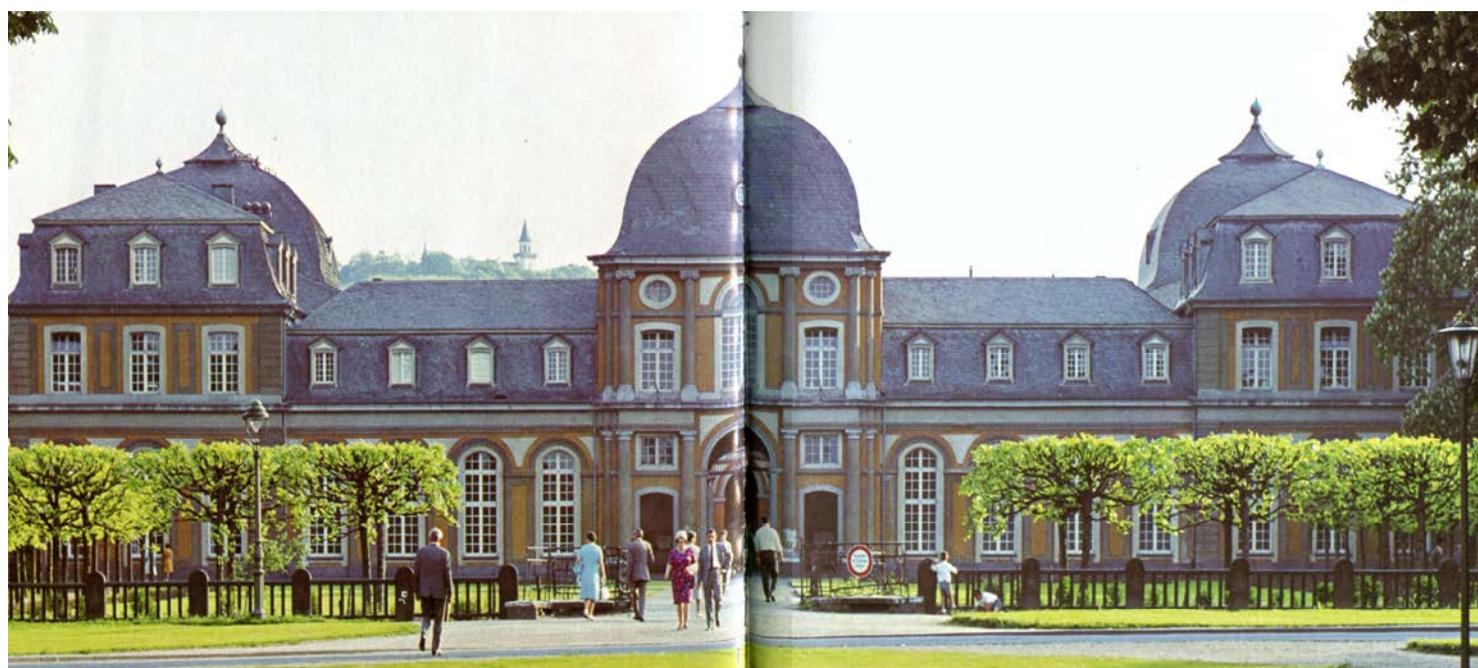




Oben:
 Am 23. Juni 1963 besuchte der damalige US-Präsident John F. Kennedy die Bundeshauptstadt. Im offenen Wagen, umringt von „weißen Mäusen“ (Motorradstaffel der Polizei) fuhren Kennedy und Bundeskanzler Konrad Adenauer durch Bonn. Auf dem Bild links passiert die Wagenkolonne gerade das Koblenzer Tor. Kennedy, Adenauer und die Gaslaterne, so könnte man das Bild links bezeichnen.
 Bildquelle: unbekannt



Unten:
 Vor dem Poppelsdorfer Schloss sind im Jahr 1976 Gaslaternen zu sehen, links ein Gusskandelaber mit dem Rech-Modell „Modern“, rechts ein Stahlmast mit der Gaspilzleuchte „Modell Frankfurt“, wie sie heute auch in Düsseldorf zu finden sind.
 Bild: unbekannt



Rech-Asphaltstricker Modell Modern auf Kupfer und Rech-Pilzleuchte Modell Frankfurt auf Stahlmast vor Poppelsdorfer-Schloß, 1976

BONNER SÜDSTADT - DIE LETZTEN JAHRE DER GASBELEUCHTUNG



Oben von links nach rechts: Stahlmast in Gusseisenoptik („Stahlseele“), daneben Gusskandelaber in der Goebenstraße mit Rech-Modell „Modern“, mit Rech-Modell „Dresden“ und nochmals Modell „Modern“ mit konkavem Reflektor. Unten: Sockel des klassischen Bonner Gusskandelabers mit Herstellerinschrift, Sockel des Stahlmastes in Gussoptik („Stahlseele“) mit Zierstücken aus Guss, Stahlmast mit Rech-Modell „Modern“ und schmaler Stahlmast mit Rech-Modell „Modern“.





Von links nach rechts: Rech-Modell „Modern“ mit konkavem Reflektor, Modell „Modern“ auf Stahlmast vor Gründerzeitfassaden in der Weberstraße; Rech-Modell „Neulicht 52“ mit Flansch Lyra



Von links nach rechts: Rech-Modell „Neulicht 52“ mit Bügel 4 (optisch ähnlich wie in Düsseldorf), Rech-Ansatzleuchte Modell „Modern“ in der Hans-Iwand-Str, Wandkonsole mit Rech-Modell „Modern“



Ende Oktober 2015 ging die Ära der Bonner Gasbeleuchtung zu Ende, die letzten Gaslaternen wurden in der Niebuhrstraße abgebaut. Bilder: Slg. PGL, Slg. Klaus Gevatter, Tilman Agena, Thomas Schmitz, Bettina Raetzer-Grimm

IMPRESSIONEN AUS BUDAPEST UND BERLIN



GASBELEUCHTUNG

GASLICHT – EIN SCHATZ, DER BEHÜTET WERDEN MUSS !

CARLSSONS LATERNE - STOCKHOLMS LETZTER GASKANDELABER

Auch in Schweden spielte das Gaslicht lange Zeit eine wichtige Rolle. Im Dezember 1853 begann die Gaslicht-Geschichte mit dem Zünden der ersten Gaslaternen auf der 1807 eingeweihten Norrbro, der Stockholmer Nordbrücke. Im Jahr 1897 existierten in Stockholm 6.600 Gaslampen.

Davon ist heute so gut wie nichts mehr übriggeblieben, bereits 1941 war die Ära der Gasbeleuchtung in Stockholm beendet. Der letzte Gaskandelaber der schwedischen Hauptstadt Stockholm befindet sich auf dem Stureplan.

Schon vor über hundert Jahren war der Stureplan in Stockholm ein Platz, an dem sich die „besseren Kreise“ zeigten. Nach der Einführung des Rechtsverkehrs in Schweden (1967) verlor der Platz jedoch an Bedeutung, weil der Verkehr andere Wege nahm. Erst 1989 kam mit der Eröffnung der Einkaufspassage „Sturegallerian“ ein Aufschwung zu alter Größe. Heute ist der Stureplan ein Treffpunkt für junges, zahlungskräftiges Publikum, aber auch für Touristen. Hier ist tagsüber wie nachts sehr viel los.



Bild eines Carlsson-Kandelabers um 1880, ausgestattet als Regenerativ-Gasleuchte. Bild: unbekannt/Sammlung PGL



Der reich verzierte, gusseiserne Gaskandelaber ist mit einer prunkvollen Rundmantellaterne bestückt. Am Sockel befindet sich eine Sitzbank. Schöpfer des Gaskandelabers mit der Bezeichnung „1885“ – vermutlich das Entwurfsjahr – war der Architekt und Bildhauer Daniel Carlsson (1853-1922). Der Kandelaber wurde von der Bolinders Mekaniska Verkstads AB hergestellt. Die Gasleuchte misst mit insgesamt etwa 6,50 Meter, allein der Kandelaber hat vom Sockel bis zur Unterkante der Leuchte eine Höhe von 4,46 Meter, der Querschnitt des Sockels beträgt etwas mehr als einen Meter. Die Leuchte mit gusseiserner Krone misst fast zwei Meter. Darinnen befinden sich drei Brenner mit jeweils sechs Glühkörpern. Ursprünglich standen eine ganze Anzahl dieses Kandelabertyps in mehreren Parks von Stockholm. Der letzte dieser Art, ein Original aus der Sammlung der Stockholmer Gaswerke, wurde bei der Neugestaltung des Stureplans im Jahr 1990 vor dem Eingang der Sturegallerie aufgestellt. Die 18-flammige Laterne wird im Volksmund auch nach ihrem Entwerfer „Carlssons Laterne“ genannt.

BRG

*Sonderteil Architektur***125 JAHRE LONDONER TOWER BRIDGE**

Sie ist eine der bekanntesten Brücken der Welt und für die meisten Touristen Londons eine der wichtigsten Sehenswürdigkeiten. Für Fachleute war sie jedoch von Anfang an – und hier sind sich Ingenieure und Architekten ausnahmsweise einig – vor allem ein sonderbares Unikum.



Sir Joseph Bazalgette, Bild: Lock & Whitfield

Ende des 19. Jahrhunderts gehörte England zu den am weitesten entwickelten Ländern der Erde. Entsprechend schnell expandierte auch die Hauptstadt an den Ufern der Themse. Zwischen 1870 und 1900 stieg Londons Einwohnerzahl mit jedem Jahrzehnt um eine Million Menschen, mit allen erdenklichen Folgen sozialer und wirtschaftlicher Art. Die Versorgung der vielen Bürger verlangte ein weitverzweigtes Verkehrsnetz, wobei viele Waren auf der Themse in die Stadt kamen.

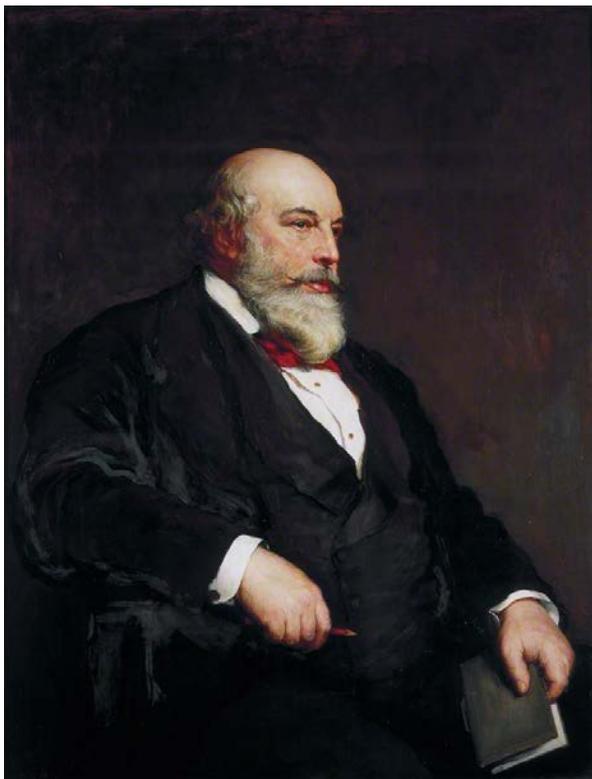
EIN NEUER WEG ÜBER DIE THEMSE

Auch am East End hatte sich die Stadt so weit ausgedehnt, dass für viele Bürger und Händler die Wege über den Fluss immer weiter wurden. Zwar gab es mehrere Brücken über die Themse und seit 1843 sogar einen Tunnel, aber alle diese Verkehrswege befanden sich dicht am Zentrum der Stadt. Um 1875 war die östlichste Brücke der Stadt die London Bridge, die 1832 von John Rennie erneuert worden war. Aber auch sie war schon mehr als einen Kilometer vom Stadtrand entfernt.

Es musste also eine weitere Themseüberquerung in der Nähe des Towers geschaffen werden, die aber nicht bei allen auf Zustimmung stieß. Da es zu dieser Zeit noch einen Stadthafen zwischen der London Bridge und dem Tower gab, herrschte auf diesem Abschnitt der Themse reger Schiffsverkehr, teilweise schon mit Dampfbooten, aber auch noch mit vielen Segelschiffen. Es musste daher eine Lösung gefunden werden, die den Schiffsverkehr möglichst wenig behinderte und das hätte durchaus auch ein weiterer Tunnel sein können. Die Alternative war eine Brücke mit entsprechender Durchfahrthöhe, oder einem beweglichen Mittelstück, damit Schiffe mit stehenden Masten oder hohen Schornsteinen hindurchfahren konnten.

1876 wurde ein Wettbewerb für eine Brücke ausgeschrieben, die für alle Straßenfahrzeuge der damaligen Zeit geeignet sein sollte. Unter den mehr als 50 eingereichten Vorschlägen befanden sich sämtliche Brückenarten, die nach damaligem Stand der Technik denkbar waren: Gitterträger, Eisenbögen, Auslegerbrücken und auch verschiedene bewegliche Systeme. Einer der sich zu Recht große Hoffnungen auf den Zuschlag machte, war Sir Joseph Bazalgette (1819-1891), der in London als höchste Instanz für alle Fragen des Tiefbaus galt. Er hatte schon mehrere Brücken über die Themse errichtet, darunter die Hammersmith Bridge und die Battersea Bridge. Zum Helden der Stadt wurde er jedoch durch den Bau des ersten Abwassersystems (1865), mit dessen Hilfe die Cholera aus der Stadt verbannt werden konnte.

Bazalgette legte drei Alternativen für die Tower Bridge vor, eine Bogenbrücke, eine Auslegerbrücke und einen Gitterträger, der eine gewisse Ähnlichkeit mit der Wechselbrücke in Dirschau/Westpreußen hatte (1857). In architektonischer Hinsicht schien aus heutiger Sicht besonders der Bogen gelungen zu sein, der eine ausreichende Höhe für die Schifffahrt vorsah. Zunächst konnten sich die Abgeordneten der Stadt London aber für keinen der eingereichten Vorschläge entscheiden. Es ist nicht ganz klar, worin das Problem bestand, aber das Verfahren ruhte nun ganze acht Jahre lang, bis wieder Bewegung in die Sache kam.



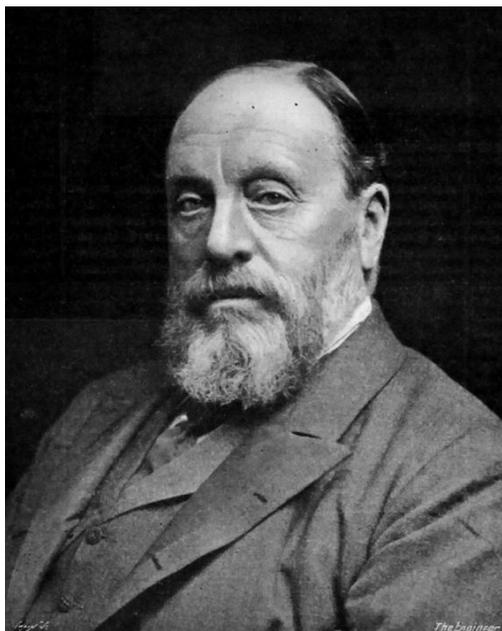
Horace Jones, Bild: Walter William Oules

DIE KLAPPBRÜCKE SIEGT

Überraschenderweise wurde dann ein Vorschlag mit einer Klappbrücke von Horace Jones (1819 - 1887) angenommen, der zu dieser Zeit Stadtbaumeister von London war und in dieser Funktion natürlich auch selbst in der Kommission gesessen hatte. Unglücklicherweise verstarb Jones aber einen Monat vor der Grundsteinlegung, sodass seine Mitarbeiter und Stellvertreter John Wolfe-Barry (1836-1918) und George D. Stevenson nachrückten. Obwohl Wolfe Barry dem Bauwerk durchaus noch seinen Stempel aufdrücken konnte, stammt die heute etwas befremdlich anmutende Gestaltung doch in erster Linie von Horace Jones. Dabei ließ er sich offenbar zuallererst von dem Gedanken leiten, die Brücke müsse in Baustil und Material genau zum wuchtigen Tower of London passen. Nur vor diesem Hintergrund ist die trutzige Architektur halbwegs nachvollziehbar, die nach außen hin etwas ganz anderes vorgibt, als sie in ihrem Inneren ist.



Die Tower Bridge im Bau



John Wolfe Barry



Die Brücke kurz nach ihrer Fertigstellung

Die Bauarbeiten wurden in fünf Abschnitten zum öffentlichen Wettbewerb ausgeschrieben. Einer der Auftragnehmer war der Schotte Sir William Arrol mit seiner Stahlbaufirma, der kurz zuvor die eingestürzte Taybrücke ersetzt hatte und zu dieser Zeit bereits an der Firth of Forth Bridge arbeitete. Der technisch anspruchsvollste Teil der Bauarbeiten war die Fundamentierung auf dem Grunde der Themse, mit der 1886 begonnen wurde. Dafür mussten zwei vorgefertigte Caissons (Senkkasten, der als Fundament versenkt wird) mit insgesamt 70.000 Tonnen Beton im Fluss versenkt werden. Die beiden Türme der Tower Bridge bestehen nicht, wie man glauben möchte, aus massivem Mauerwerk, sondern aus einem Stahlskelett, das mit Kalksteinplatten und Granit aus Cornwall verkleidet wurde.

Die Brücke hat Spannweiten von etwa 82 m - 79 m - 82 m. Das mittlere aufklappbare Feld ist eine Balkenbrücke, während die beiden seitlichen Felder wie eine Hängebrücke gestaltet sind, in Wirklichkeit aber Fachwerkträger sind. Seltsamerweise befinden sich die Aufhängungspunkte an den Türmen in wesentlich größerer Höhe als die auf den Außenseiten, sodass man den Eindruck gewinnt, das Ganze hinge irgendwie schief und schlaff durch. Dieser statisch ungünstige und unsymmetrisch wirkende Verlauf des oberen Gurtes war ein weiterer Kritikpunkt an der Architektur der Brücke. Damit die Zugkräfte aus den Fachwerkträgern die



Arbeiter auf der Tower Bridge während des Baus.

Türme oben nicht auseinanderreißen, musste dazwischen eine horizontale Kraftübertragung hergestellt werden, die optisch nicht überzeugt.

Immerhin gelang es Wolfe-Barry aber noch, diesem horizontalen Träger eine sinnvolle Funktion zu geben. Die Tower Bridge wurde seit ihrer Eröffnung immer von sehr vielen Fußgängern benutzt. Damit diese bei hochgeklappter Brücke nicht warten mussten, wurden in den oberen Trägern zwei tunnelartige Durchgänge installiert, die über Treppen und Aufzüge (!) in den Türmen erreichbar waren.

Der Höhenunterschied zwischen der Brücke und den oberen Gehwegen beträgt allerdings 36 Meter, sodass dies doch ein recht mühsamer Umweg war, der nur von einem kleinen Teil des Publikums angenommen wurde. Als die Polizei feststellte, dass sich in den beiden Durchgängen immer mehr Taschendiebe und Prostituierte herumtrieben, wurde der Durchgang für den Publikumsverkehr geschlossen. Erst als man den Durchgang 1982 in das Tower Bridge Museum einbezog, wurde er wieder für Besucher geöffnet. 2014 wurden in die beiden Röhren Glasböden eingebaut, die den Besuchern nun den Blick auf den unter ihnen fließenden Verkehr und auf die Themse freigeben.



Die Tower Bridge um 1900, Bild: Teknista Museet

DER VIKTORIANISCHE HEBELMECHANISMUS

Der in technischer Hinsicht interessanteste Teil der Tower Bridge ist die viktorianische Dampfmaschinerie, mit deren Hilfe die Klappen geöffnet und geschlossen werden können. Jede der beiden beweglichen Brückenflügel wiegt über 1.000 Tonnen (1.000.000 kg) und kann bis zu einem Winkel von 86° aus der Horizontalen nach oben geklappt werden. Die eigentliche mechanische Arbeit wurde dabei von Dampfmaschinen verrichtet, die acht hydraulische Motoren antreiben. Damit dies bei Bedarf zu jeder Zeit geschehen konnte, wurde das Wasser in Druckbehältern (sogenannte Akkumulatoren) vorgehalten. Durch ein Gewicht konnte man das Wasser unter Druck setzen, das dann über ein System von Zahnrädern die Brückenflügel bewegte. Herzstück der ganzen Maschinerie waren zwei Kolbendampfmaschinen der Firma Armstrong Mitchell & Company aus Newcastle. Mit einer Leistung von jeweils 360 PS pumpten diese beiden Maschinen das Wasser aus der Themse in die Speicher. Ihre Energie bezogen die Maschinen aus vier mit Kohle beheizten Dampfkesseln, die im südlichen Tower untergebracht waren.



Die technische Ausstattung der Tower Bridge

Der so erzeugte Wasserdruck war nicht nur ausreichend, um die Klappen innerhalb von 90 Sekunden zu heben und zu senken, sondern auch um Personenaufzüge in den Türmen zu bedienen. Insgesamt war die verwendete Technologie bei Fertigstellung der Brücke ziemlich einzigartig. Der aufwändige mit Dampf betriebene Pumpmechanismus war bis 1976 in Betrieb, dann wurde er durch ein elektrisches System ersetzt.

KRITIK AN DER ARCHITEKTUR

Die Tower Bridge war nach einer Bauzeit von acht Jahren vollendet. Die offizielle Einweihung wurde am 30. Juni 1894 von Kronprinz Albert Edward (ab 1901 König Eduard VII.) und dessen Ehefrau Alexandra von Dänemark vollzogen. Die öffentliche Wahrnehmung der neuen Brücke hätte unterschiedlicher nicht sein können. Während die Mehrheit der Presse in der Brücke einen neuerlichen Beweis für die Überlegenheit britischer Ingenieurskunst sah, waren andere weit weniger euphorisch. Besonders kritisch zeigte sich der Redakteur des Gewerbemagazins „The Builder“. Am Tag der Brückeneröffnung publizierte das Blatt eine schonungslose Abrechnung mit der

eigenwilligen Architektur der Brücke. Der Artikel gipfelte in den Worten, die Brücke sei *“the most monstrous and preposterous architectural sham that we have ever known”* („die ungeheuerlichste und absurdeste architektonische Täuschung, die wir je erlebt haben“). Außerdem habe man darauf verzichtet, die Brücke abzubilden, da dies lediglich eine Verschwendung wertvoller photographischer Platten sei.

Die Bedeutung der Tower Bridge für die Infrastruktur Londons war dagegen immer über jede Kritik erhaben. Während der Verkehr auf der Brücke stetig zunahm, wurde der Klappmechanismus immer seltener in Anspruch genommen. Durch die Aufgabe des Stadthafens und die Reduzierung der Segelschifffahrt auf der Themse kommt der Klappmechanismus heute nur noch weniger als 100 Mal pro Jahr zum Einsatz. Für die kleineren Schiffe reichen die neun Meter Freiraum zwischen Wasser und Brückenunterseite in der Regel aus. Übrigens werden die Flügel nur so weit nach oben geklappt, wie es die jeweilige Schiffsgröße erfordert.

Eine Ankündigung der Öffnungszeiten der Klappbrücke mit Angabe des jeweiligen Schiffes wird auf der Internetseite <http://www.towerbridge.org.uk/lift-times/> ständig aktualisiert.

DIE TOWER BRIDGE HEUTE

Obwohl die Touristen aus aller Welt die Brücke ganz offensichtlich lieben, ist die Kritik an der wuchtigen Architektur niemals völlig verstummt. In den 1940er Jahren wurde der Vorschlag abgelehnt, die Steinverkleidung der Fassaden abzunehmen und durch Glasplatten zu ersetzen, um das stählerne Innenleben der Türme sichtbar zu machen. Anlässlich des 25. Thronjubiläums von Königin Elisabeth II. (1977) wurden alle Stahlteile in den britischen Landesfarben lackiert. Dieses Farbkonzept wurde bis heute beibehalten. Im Laufe der Zeit wurden die beiden Brückentürme immer mehr in ein Technikmuseum umgewandelt, in dem auch die historischen Maschinen teilweise noch zu sehen sind. Der Gang über die oberen Gehwege beschert dem Besucher einen wunderbaren Blick auf den Tower, die Themse und die Skyline Londons. Die Tower Bridge wird heute durchschnittlich von 40.000 Fahrzeugen am Tag benutzt. Zwischen der Tower Bridge und der Einmündung der Themse in die Nordsee ist inzwischen nur noch eine weitere Brücke hinzugekommen. Die Queen Elizabeth II. Brücke ist eine moderne Schrägseilbrücke, die 1991 von der Königin persönlich eröffnet wurde. Sie befindet sich etwa 25 km östlich von London.

Quelle: http://www.bernd-nebel.de/bruecken/index.html?/bruecken/3_bedeutend/tower/tower.html

DIE BELEUCHTUNG DER LONDONER TOWER BRIDGE

WILLIAM SUGG & CO LTD. - BRITANNIENS LATERNENMANUFAKTUR

Zu den renommiertesten Herstellern von Straßenlaternen zählt zweifellos die Firma William Sugg & Co. Limited. Der Eisenhändler Thomas Sugg soll angeblich die erste Gasleitung Englands hergestellt und verlegt haben. Mit dieser Gasleitung wurden im Jahr 1807 die ersten zu Demonstrationszwecken in London aufgestellten Gaslaternen gespeist. Zum eigentlichen Firmengründer wurde sein Sohn William, dieser gründete 1837 die Firma William Sugg & Co., dessen Sohn William Thomas (1832-1907) übernahm den Betrieb nach 1860 und führte ihn bis 1907. In der viktorianischen Ära versorgte Sugg auch die britische Hauptstadt mit zahlreichen Gasleuchten und Gaskandelabern.



Kandelaber mit Gaslaternen von Sugg; unten
Palette der angebotenen Sugg-Leuchtenmodelle

II. JOURNAL OF GAS LIGHTING, WATER SUPPLY, &c. [Dec. 19, 1901.]

THE TOWER BRIDGE

Has just been Brilliantly Re-Lighted with

WILLIAM SUGG'S PATENT High-Pressure Gas INCANDESCENT BURNERS.

Blackfriars Bridge

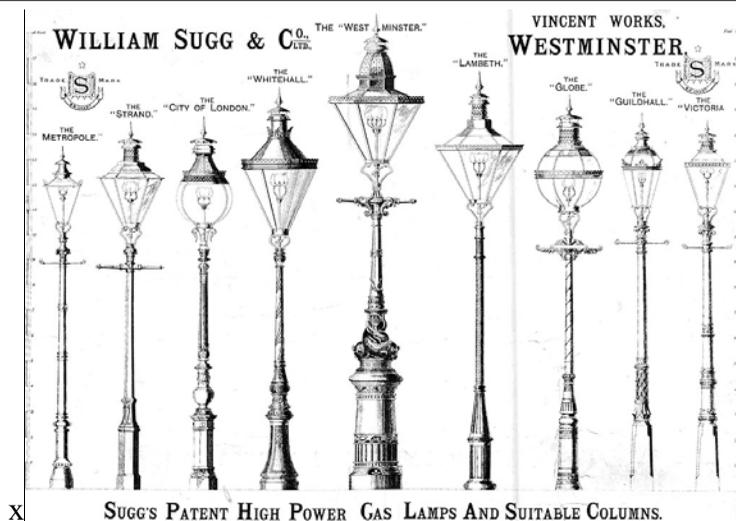
HAS ALSO BEEN RE-LIGHTED by the SAME SYSTEM.

EXTRACT FROM "THE TIMES," OCTOBER 22, 1901.

The Bridge [Blackfriars] itself is lighted by High-Pressure Incandescent Gas-Lamps on the Sugg system. These last, which at least hold their own in regard to illuminative effect with both the County Council's and the City of London Company's efforts in Electric Lighting, have only recently been installed, and were brought into use last night for the first time.

FULL PARTICULARS ON APPLICATION TO
WILLIAM SUGG & CO., LTD., VINCENT WORKS, WESTMINSTER.

Anzeige für die erneuerte Beleuchtung der Tower Bridge mit
Hochdruckgasbrennern (1901)



Die Forderung nach einer immer höheren Beleuchtungsstärke auf den Straßen konnte zunächst nur durch die Erhöhung der Anzahl der in den Laternen brennenden Gasstrahlen erfüllt werden, das Gasglühlicht war noch nicht erfunden. Die Laternen mit offener Flamme wuchsen und wuchsen, um die enorme Wärme zu ermöglichen, die von bis zu 20 Düsen erzeugt wurde. Ein Beispiel dafür, wie wichtig für William Sugg die Verbesserung des Beleuchtungswesens war, ist die Tower Bridge: Bei ihrer Eröffnung am 30. Juni 1894 beleuchtete Sugg sie mit Gaslaternen mit offener Flamme.

Nur sieben Jahre später erschien in der Times vom 22. Oktober 1901 eine Anzeige Suggs, in der es hieß: „Die Tower Bridge hat gerade eine großartige neue Beleuchtung erhalten: William Suggs patentierte Hochdruckgasglühlichtbrenner“ (High Pressure Gas Incandescent Burners) – wie auf der Blackfriars Bridge –, „die auf jeden Fall neben der elektrischen Beleuchtung der Stadtwerke bestehen können.“ Sie konnten nicht nur „bestehen“, vielmehr schätzte man sie wegen ihres perfekten weißen Lichts und wegen ihrer Zuverlässigkeit im Vergleich zu den elektrischen Lampen mit ihren vielen Störungen.



Oben: Die Brücke kurz vor der Fertigstellung, mehrere sechseckige Gaslaternen (Sugg) sind zu erkennen, teilweise mit Wandkonsolen, aber auch auf Kandelabern. Unten: Die Tower Bridge mit Gaskandelabern, die teilweise vierseitigen Gaslaternen haben offene Flammen, doch etwas stimmt hier nicht ... Das Foto ist spiegelverkehrt, in London herrscht Linksverkehr, hier aber scheint man auf der rechten Straßenseite zu fahren. Bild: unbekannt



Oben: Brücken-Gaslaterne der ersten Generation im Museum der Tower Bridge, Bild: unbekannt; unten vierseitige Gaslaterne der Fa. Sugg mit offenen Flammen. Einige dieser Laternen werden heute aus historischen Gründen in London so betrieben. Bild: Oliver Frühschütz





Bild: Bauarbeiten auf der Brücke, Gashängeleuchten (von Sugg) sind zu erkennen. Bild: unbekannt



Oben: Gashängeleuchte von Sugg, Bild: Oliver Frühschütz;
unten: die heutige Beleuchtung der Tower Bridge ist elektrisch,
die Farbe der Kandelaber gewöhnungsbedürftig. Bild:
unbekannt. Rechts nächtliche Anstrahlung. Bild: Deliffe

Gasstraßenlaternen boten nunmehr eine bessere Leistung als viele elektrische Laternen der damaligen Zeit, und die großen Gasunternehmen konnten ihren Umsatz steigern wie nie zuvor. Der Lampenanzünder von einst war mehr oder weniger Geschichte geworden mit der Erfindung der Zeituhr, die in Verbindung mit einer Zündflamme die Gaslaternen zur vorbestimmten Zeit ein- und ausschaltet. Es gab sogar Laternen mit Solarschalter, die die Zeituhren der Jahreszeit und Tageslänge anpassten. Trotzdem brauchte man noch Mechaniker, die weiterhin ‚Lampenzünder‘ genannt wurden, um die Zeituhren aufzuziehen, die Laternen zu säubern und zu reparieren und ihr ordnungsgemäßes Funktionieren sicherzustellen. In Nebenstraßen und Höfen und am Stadtrand ließ man ältere Laternen stehen und beschäftigte weiterhin einige Laternenanzünder. Da auch hier die Laternen eine Zündflamme hatten, brauchten sie allerdings nur einen Schalter zu betätigen, um die Laternen abends ein- und morgens auszustellen. Das geschah so lange, bis auch diese Laternen eine Zeituhr erhielten; und natürlich war die offene Flamme überall durch ‚Glühstrümpfe‘ (conversion burners) ersetzt worden.

Quelle: <https://williamsugghistory.co.uk>
Übersetzung Michael Roeder



HAMBURG -

NOCH MEHR INTERESSANTES ÜBER DIE GASBELEUCHTUNG

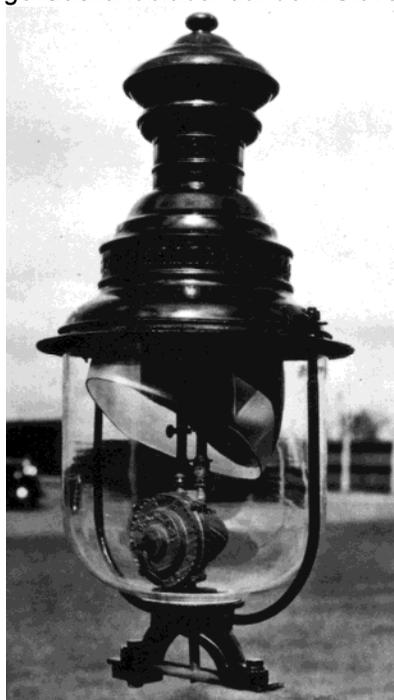
Eine Ergänzung zur Reportage in der Ausgabe Nr. 84

Nachdem wir in der letzten ZF-Ausgabe viel über die Geschichte der Hamburger Gasversorgung und -beleuchtung erfahren haben, sollen als Ergänzung hier noch einige bemerkenswerte Bilder der Hamburger Gaslaternen nachgereicht werden.

SECHSECK- UND GLASMANTELLATERNEN



Links: Dovenfleet 1883 mit früher Ausführung der Sechsscheibenlaterne. Hier noch ohne Gasglühlicht und ohne Fernzündler. Rechts mehrarmige Gaskandelaber auf dem Sievekingplatz mit Glasmantellaternen.



Die klassische Hamburger Glasmantellaterne, bei Vulkan anfangs geführt als Modell Nr. 17 u. 18, wurde mit geänderter Entlüftungshaube auch an Bremen und andere Städte geliefert. Nach der Modernisierung mit Fernzündler und Pilzbrenner (li.) durchlief ihr Innenleben mehrere experimentelle Entwicklungsschritte: In der Mitte mit Zeiss-Ovalspiegel 1933, rechts mit Blohmglocke (nach 1935), s. a. Reportage über Glasglocken in den Zündfunken Nr. 42-44. Letztere vermochten sich jedoch nicht durchzusetzen.

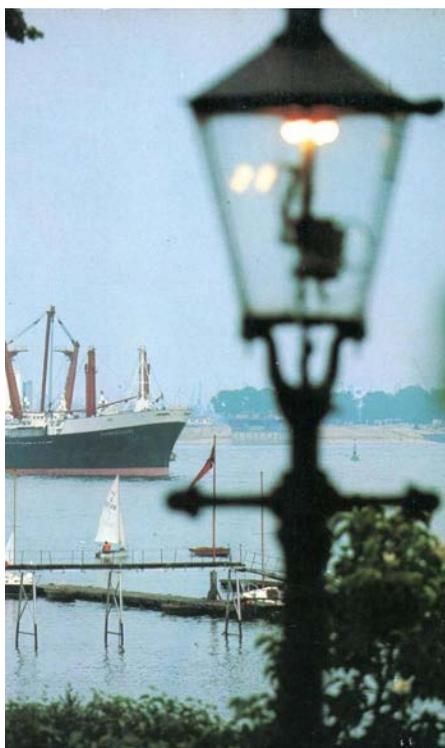
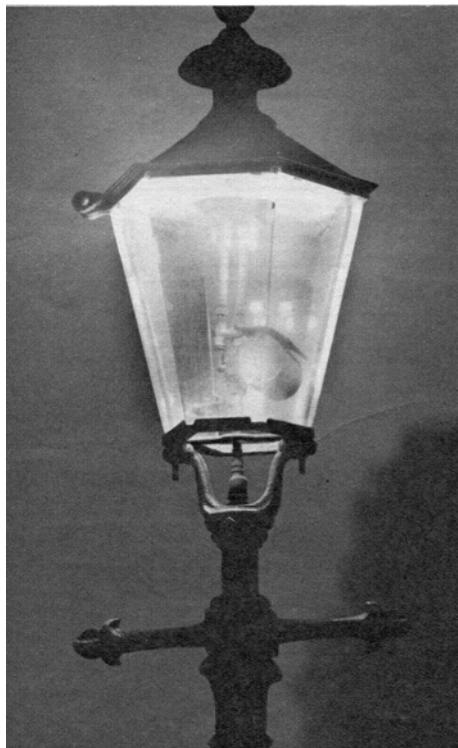


DER GROSSE BURSTAH

Oben und rechts:

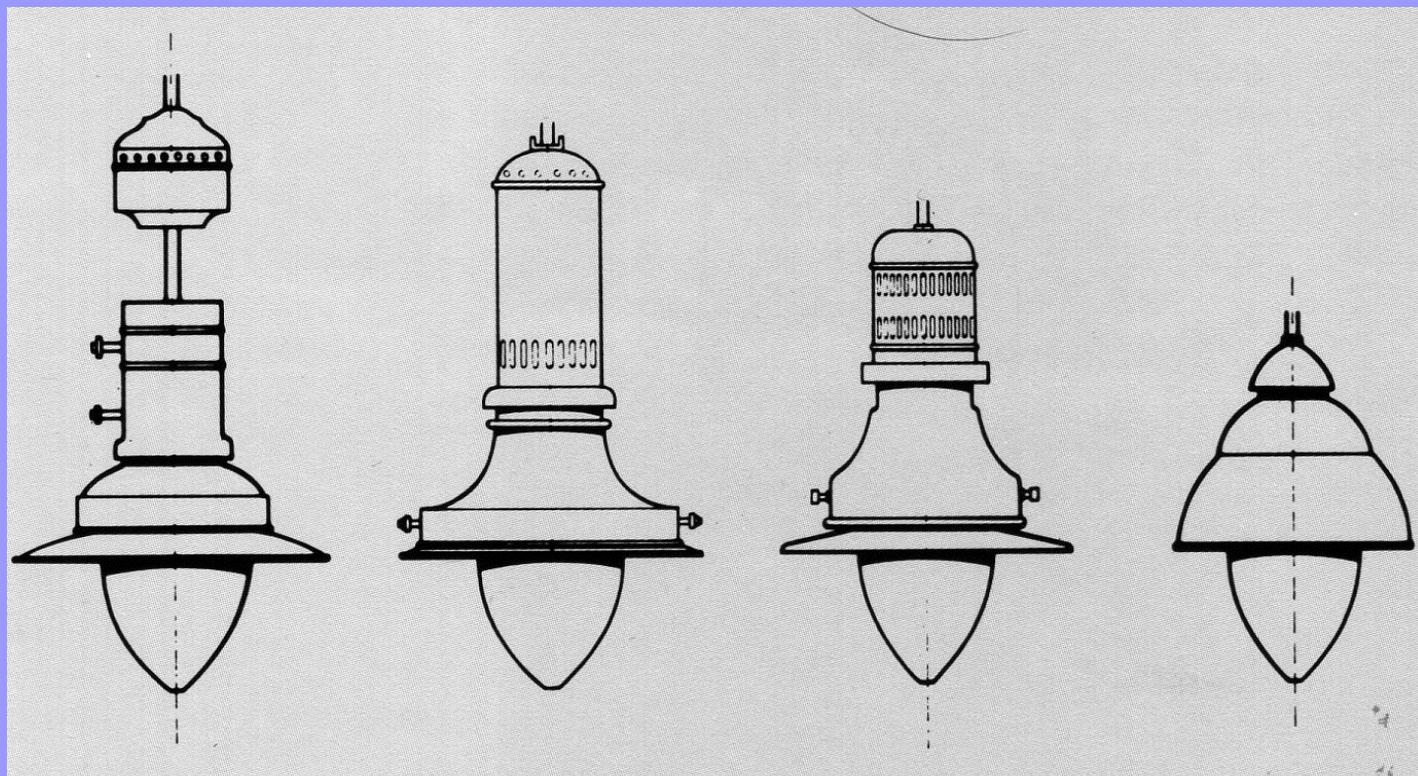
Auch wenn bereits schon einmal veröffentlicht, hier nochmal die Aufnahmen vom Großen Burstah: Links um 1892 noch mit den aus Berlin bekannten „Schinkel-laternen“, jedoch noch ohne Gasglühlicht, rechts um 1900 bereits getauscht gegen Hamburger Glasmantel-laternen mit Stehlicht-brennern und noch ohne Fernzündung.





Die bekannte sechsseitige Altonaer Schubscheibenlaterne durchlief ebenfalls alle Schritte der technischen Entwicklung: Links mit Horstmann-Zünduhr in Nachkriegsausführung zur Stadtgaszeit, Mitte und rechts mit Kalin-Dämmerungsschalter auf der Ovelgönne in den 1970er Jahren. Bilder: Hoffmann & Campe Verlag

HÄNGELEUCHTEN



Oben: Schematische Darstellung der Entwicklung der Hängeleuchten von den 1920er Jahren bis 1951: Ganz links mit separatem Fernzündergehäuse, Mitte links Graetzin-Hängeleuchte ab Anfang 1930er Jahre mit Fernzündermantel sowie Mitte rechts Bamag 1930er - 1950er Jahre und ab 1950 Maxilux-Hängeleuchte, später Schneider.

GASHÄNGELEUCHTEN - MASTE - WANDARME - FABRIKATE



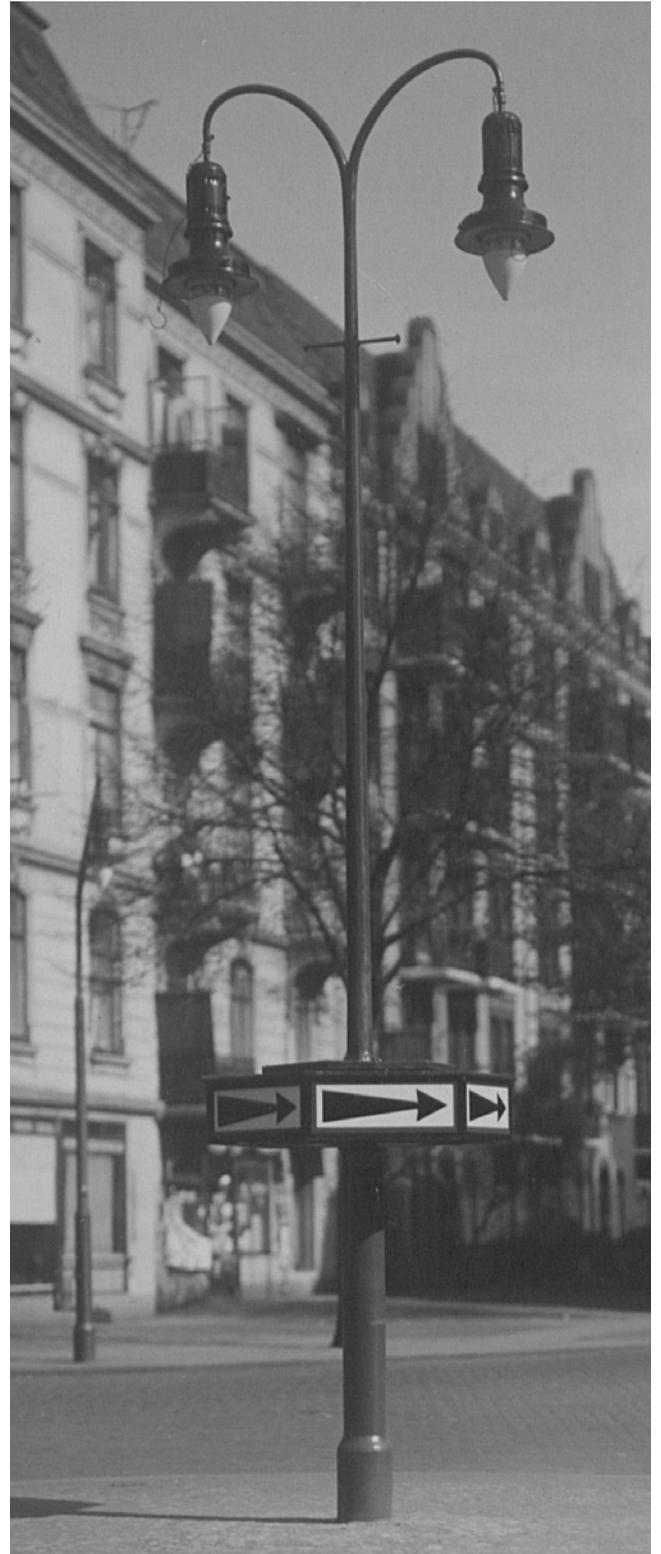
Die typischen Hamburger Hängelichtmasten mit ihren charakteristischen Streben und Leiterstützen entwickelten sich anfangs durch auf ältere Gußkandelaber aufgesetzte Ausleger mit 2 Metern Ausladung und erreichten somit ca. 5,5 M Lichtpunkthöhe. Später ganzteilig in schmiedeeiserner Ausführung oder nahtlos gezogen, fanden sie unter dieser Bezeichnung auch in sehr vielen anderen deutschen Städten Einzug. Links mit massivem Gusskandelaber von Bamag (ähnl. Wiesbaden oder Darmstadt) mit dem aufgesetzten Ausleger mit Hirschhorn-Hängeleuchte (Schäferkampsallee 1927). Mitte die gleiche Ausführung mit Bamag-Hängeleuchte Mitte 1930er Jahre. Rechts die einteilige schmiedeeiserner Ausführung um 1934. Herablass-Vorrichtungen waren für diese Masten nicht vorgesehen. Dafür bei den von Benteler hergestellten Typen ein integrierter Absperrschieber (s. Lübeck).



Weitere Lichtträger mit Hirschhorn-Hängeleuchten: Links Rohrwandarm (s. a. Herbertstraße, Zündfunke Nr. 84, Seite 29), rechts schmiedeeiserner Mast aus zylindrischen Rohren. Auf der folgenden Seite 55 neuzeitlicher gasführender Hängelichtmast von Benteler, kombiniert mit einer im Inneren mit Gas beleuchteten sogenannten Transparentlaterne (1930er Jahre).

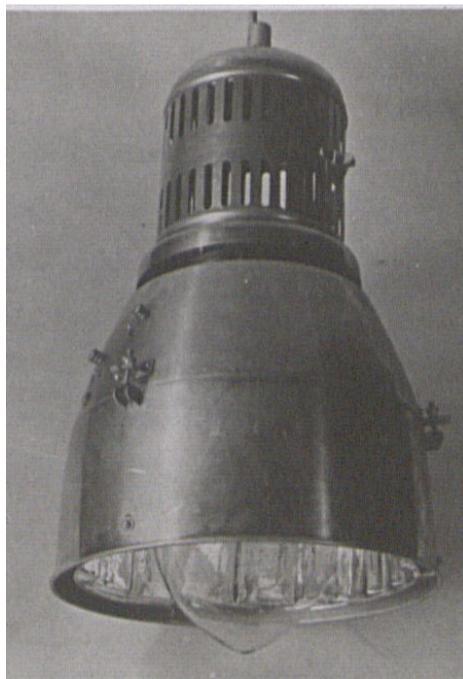


Ansicht einer Hirschhorn-Hängeleuchte



Oben: Doppelarmiger Hängelichtmast mit Transparentbeleuchtung, die Richtungspfeile werden innen mit Gas beleuchtet. Die beiden Hirschhorn-Hängeleuchten sind 9-flammig. Links unten: Kombination mit Oberleitungsmast, daran Thomas-Hängeleuchten (2. Hälfte der 1930er Jahre) und Transparentbeleuchtung (Richtungspfeile).

MEHR LICHT DURCH ZEISS-SPIEGEL

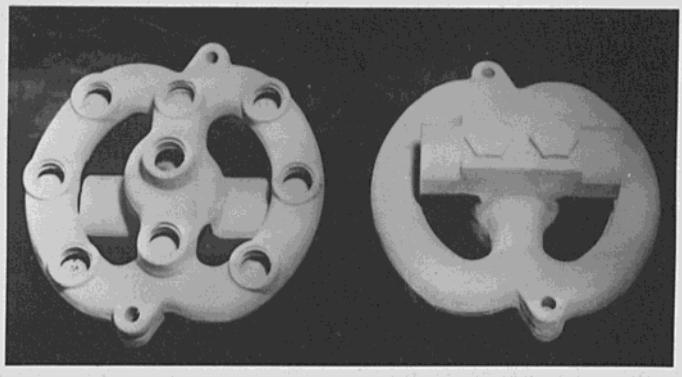


Großes Bild links:
Doppelarmiger Hängelichtmast
mit Transparent-Gasbeleuchtung
(Richtungspfeile). Daran
montiert sind 15-flammige
Graetzin-Hängeleuchten mit
Blohmglocken.

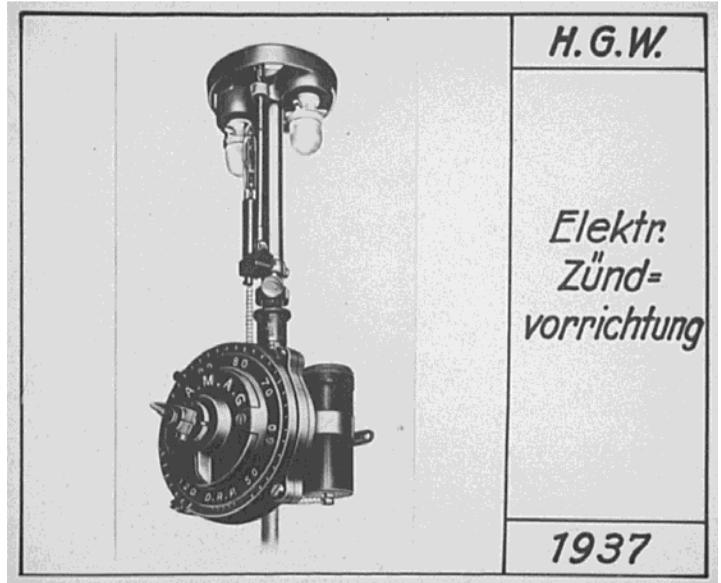
Bild oben in der Mitte sowie
rechts:
Versuche mit Hängeleuchten
einer verbesserten Gasbeleuchtung
durch Einsatz von Zeiss-Spiegeln
in den 1930er Jahren: Bamag-
Hängeleuchte A 20 mit Zeiss-
Spiegel, rechts mit Zeiss-Seitenspiegel.
Kleines Bild links: Zeiss-Bamag-
Hängeleuchte für Aufhängung
an Überspannungen.



Gasleuchten mit Zeiss Oval-Spiegeln (um 1933) an Straßenüberspannungen



TECHNISCHE NEUHEITEN
IN DEN DREISSIGER JAHREN



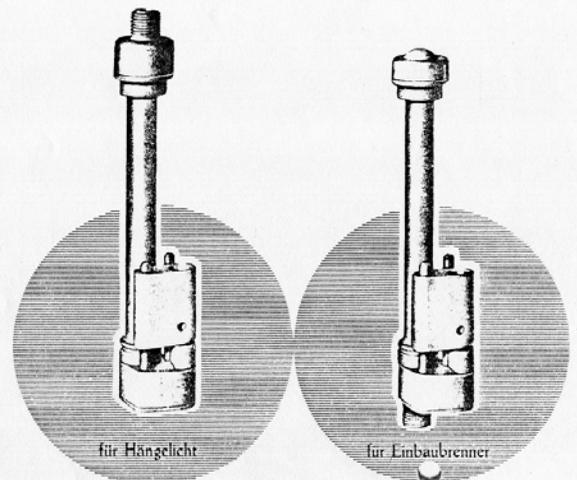
Die Hamburger Gasbeleuchtung war geprägt durch technische Neuentwicklungen, die mal im Sande verliefen, oft aber wegweisend für andere Städte wurden: Brennkammern aus Keramik-Werkstoffen und später Alu mit Heizrippen, erstmals Funkenzündung oder katalytische Platinzündung „ODAF“, Blohmglocke und Blohmschale, sowie die „Hamburger Festdüse“ der Fa. Jaspers, die zum Begriff wurde. So glaubte man, weiter mit der elektrischen Beleuchtung konkurrieren zu können (Bilder oben u. unten). Federführend war ab 1930 der langjährige Leiter der Hamburger Gasbeleuchtung Dipl.-Ing. Alfred Beckmann.



Hängeleuchte mit Blohmglocke

ODAF-ZÜNDVORRICHTUNG

Fortfall der Dauerzündflamme. Zündung durch einen vergiftungsfreien katalytischen Zünder in Verbindung mit einem neuartigen Wärmefühler. Absolute Betriebssicherheit. Nachträglich ohne nennenswerte Änderungen an jeder Gasleuchte anzubringen.



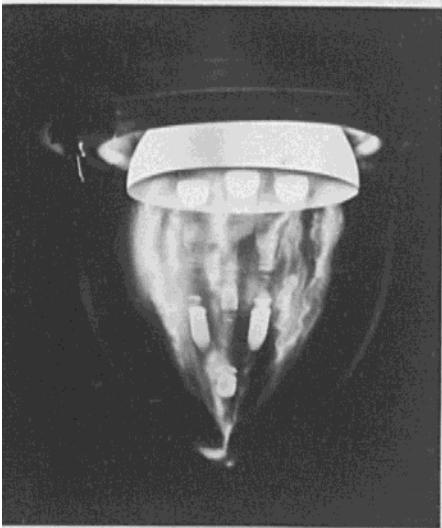
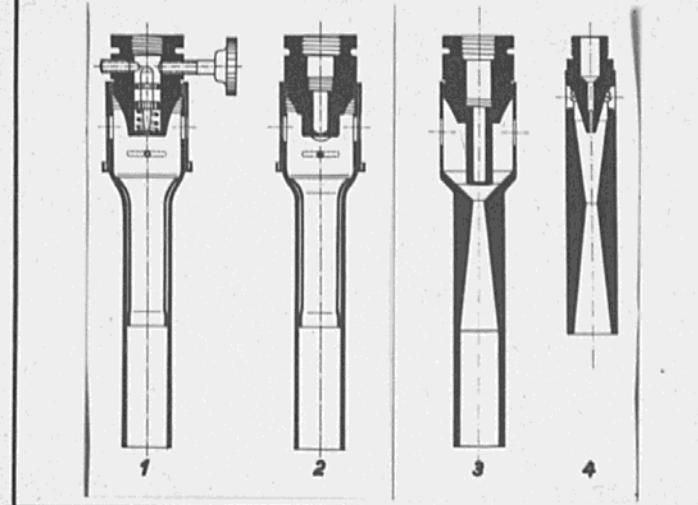
DER ZWEITE WELTKRIEG - DIE „OPERATION GOMORRHA“

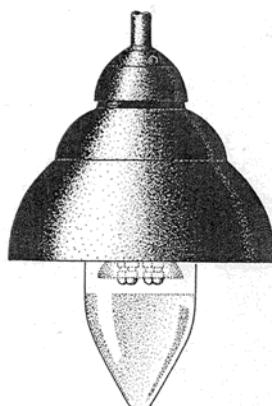
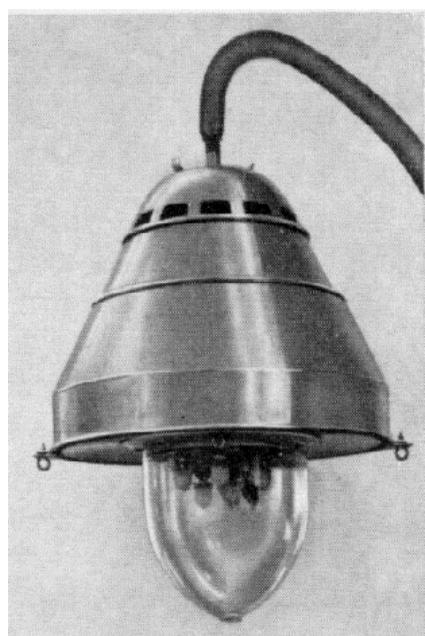


Oben links: Das zerstörte Hamburg, Bild: Hans Brunswik; rechts: Symbolisch für die katastrophalen Zerstörungen Hamburgs im 2. Weltkrieg ist dieses Bild mit der schwer getroffenen Hängeleuchte vom Hammerbrook. Die schlimmsten Fliegerangriffe auf Hamburg fanden zwischen dem 24. Juli bis 3. August 1943 statt. Durch Flächenbombardements und einem dadurch entfachten Feuersturm starben etwa 30.000 Menschen. Der militärische Codename dieser Aktion lautete „Operation Gomorrha“. Bilder links unten: Der völlig zerstörte Stadtteil Hammerbrook; rechts: Blick auf die Nikolaikirche im Sommer 1943



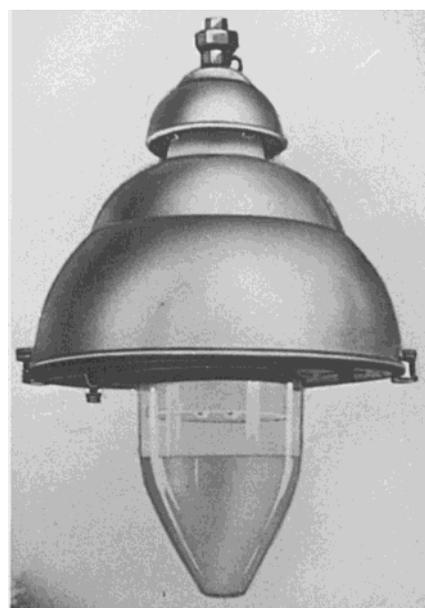
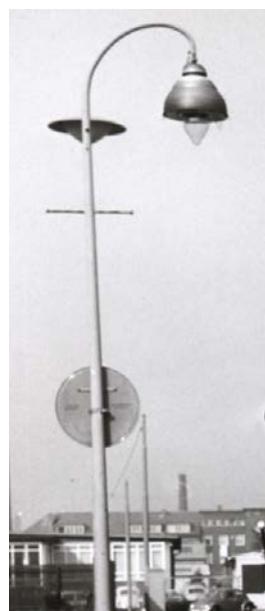
WEITERENTWICKLUNG DER GASBELEUCHTUNG AB 1950

	<p>H. G. W.</p>	
	<p>Durch Rauch sichtbar gemachte Strömungsverhältnisse in einer Klarglasglocke mit Blohmschale</p>	
<p>1951</p>		<p>1951</p>



HGL 50

4 und 6 flammig mit 1 oder 2 Glühkörpergruppen



Bilder links:

Ab 1950 hielten neue Hängeleuchtenformen Einzug. Links/Mitte die konische Bamag-Hängeleuchte, hier jedoch anders als in Berlin ohne den vorspringenden Reflektor; darunter die Maxilux-Hängeleuchte, ab 1952 weitergebaut durch die Firma Gebr. Schneider Hamm/Westfalen (heute GICS).

Bilder oben in der Mitte:

Fast schon stadtbildprägend für Hamburgs Nachkriegszeit wurde diese Hängeleuchte, ab 1950 gebaut von Maxilux - C. Heine Hamburg-Schnelsen als Modell HGL 50, wenig später von Schneider Hamm übernommen und kaum verändert weitergebaut als „Modell Hamburg“. Auch an den Hamburger Hängelichtmasten kam sie zum Einsatz. Heute sind noch drei elektrifizierte Exemplare in der Herbertstraße an älteren Wandarmen zu bewundern. Bild: Prospektabbildung W. Heine KG.

AUFSATZ- UND ANSATZLEUCHTEN

Die gängigen Aufsatzleuchten in Lyraform blieben auf Hamburgs Straßen eher eine Ausnahmerecheinung, so dass nur wenige Aufnahmen existieren. Links: Schneider-Aufsatzleuchte Modell Köln, wie vornehmlich aus vielen Städten Westfalens bekannt, auf sogenanntem „Wilhelmsburger Pfosten“ in der Hovestraße.

Bild: Norddeutsche Affinerie.

Rechts: Eine seltene Maxilux-Aufsatzleuchte.

Bild: Klaus Gevatter



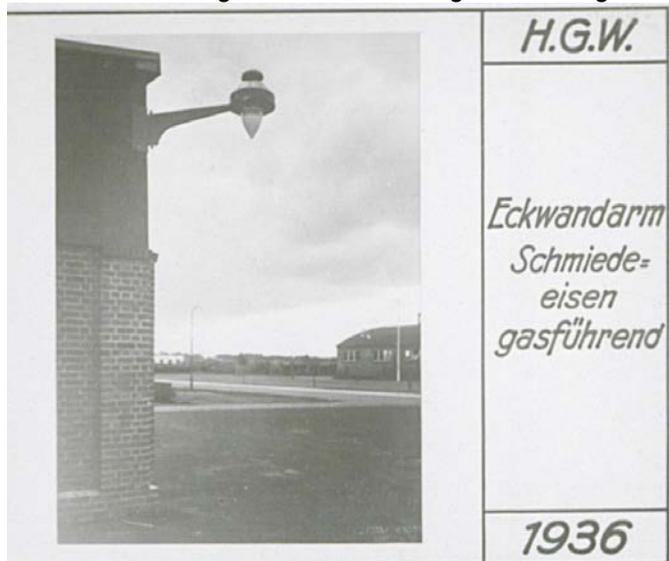
Bereits 1933 tauchen Bamag-Ansatzleuchten in Hamburg auf. Links eine Vorkriegsausführung der Bamag U 11 um 1936. Der Auslegermast, hier noch bezeichnet als „Lichtträger Modell Stralsund“, dürfte die Urform des nach dem Krieg vor allem von Schneider und Bamag vertriebenen Benteler-Mastes für Ansatzleuchten darstellen. Unten eine für eine originelle Halterung umgebaute Bamag U 11.





H.G.W. Lichtmast mit aufgehelltem Ansatzgeleucht u. transparent für einen Luftschutzraum 1941

Oben: Bamag U 11 in voller Kriegsausrüstung



H.G.W.

Eckwandarm
Schmiede-
eisen
gasführend

1936

Oben und unten: Nicht bekannt ist, welche Verbreitung diese Hirschhorn-Ansatzleuchte am Wandarm Bauart Würzburg in Hamburg erlangte. Die Prospektabbildung von 1940 zeigt die Ausführung noch immer unter der alten Bestellnummer, auch wenn die J. Hirschhorn AG längst nicht mehr existierte.



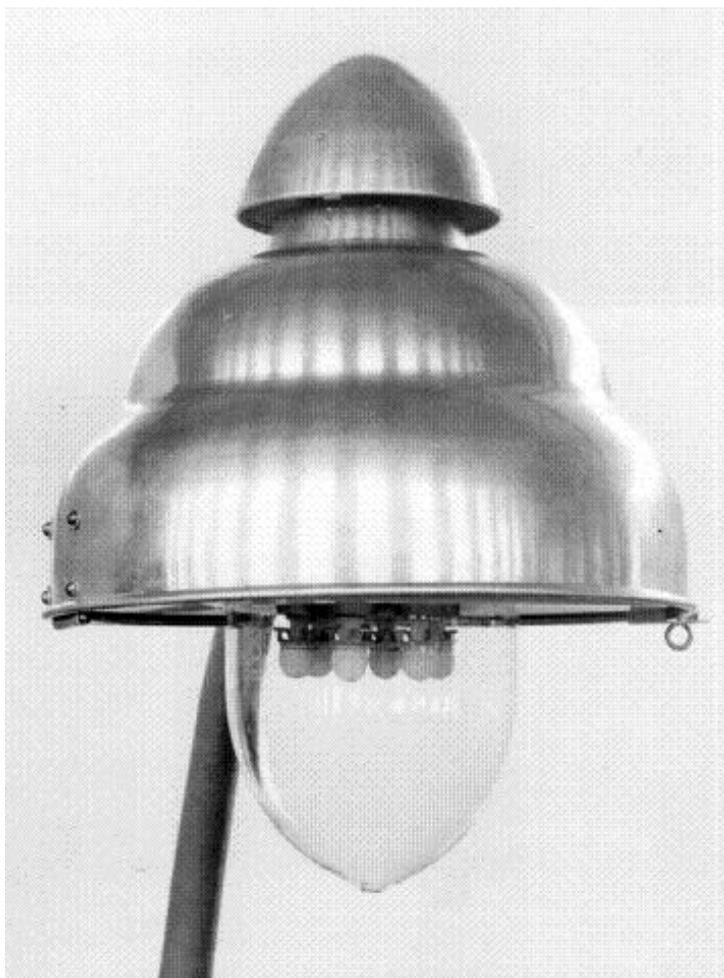
Auch als »Luftschutz-Richt-Leuchte« lieferbar und als solche besonders geeignet!

Fordern Sie
Spezialangebot!

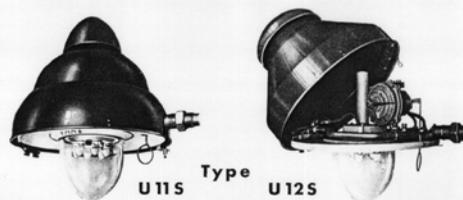
FABRIK FÜR

WÄRMEGERÄTE G.M.B.H.
BERLIN-OBERSCHÖNEWEIDE, EDISONSTRASSE 63

Bildreihe links: Mehr Verbreitung erreichten die Bamag-Ansatzleuchten U 11 in ihrer Nachkriegsausführung mit Aludach an Auslegermasten und Wandarmen von Benteler.



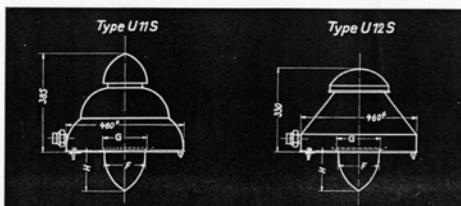
Einige Exemplare der Gasansatzleuchten (großes Bild oben sowie links oben Bamag U 11) blieben bis ganz zuletzt in Betrieb. So auch links unten das Schwestermodell U 12 am Michaelisstieg um 1980. Erkennbar die wegen des Kalin-Dämmerungsschalters bei der Umstellung vorgenommenen Bohrlöcher. Bild links: K. Gevatter; unten Ansatzleuchten U11 und U12 in einem Bamag-Prospekt



Flammenzahl	Ausführung
2, 3, 4 und 6 ohne Nachflammen	Mit Fernzündler, Zünduhr oder Schwenkhebelhahn
3, 4, 6 und 9 mit Nachflammen	Dach aus Aluminium oder emailliertem Eisenblech

Bei Bestellung wird um Angabe des Heizwertes und Druckes gebeten

Glocken-Maße					
Flammenzahl		Glocken-Nr.	F	G	H
ohne Nachflammen	mit Nachflammen				
2, 3 und 4		3004	158	172	168
6	3, 4 und 6	3003	190	206	190
	9	2059	230	245	235



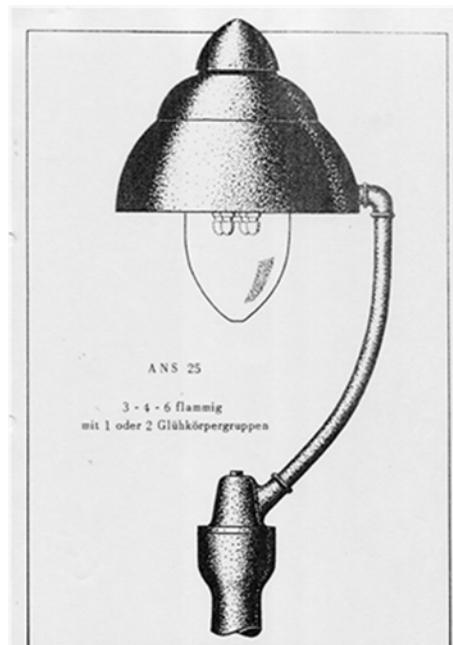


Nur schwer von ihren Bamag-Konkurrentinnen zu unterscheiden sind die Maxilux-Ansatzleuchten. Rechts etwas unpassend montiert an hohen Peitschenmasten, die normalerweise für Reihenleuchten vorgesehen waren

Erwähnt werden sollten noch die Schneider-Ansatzleuchten Modell 52 mit Aludach und abweichend von der Serie mit feststehendem Reflektor geliefert, auf Wunsch der HGW. Bild links. Bild VEW. Bild rechts: Sogar Rech-Ansatzleuchten Modell Modern gab es, zumeist an Mehrfachauslegern wie hier am Neuen Pferdemarkt. Hier mit alter und neuer Blohmglöcke.



EIN HAMBURGER KURIOSUM - DIE „EINARMIGE LYRALEUCHE“

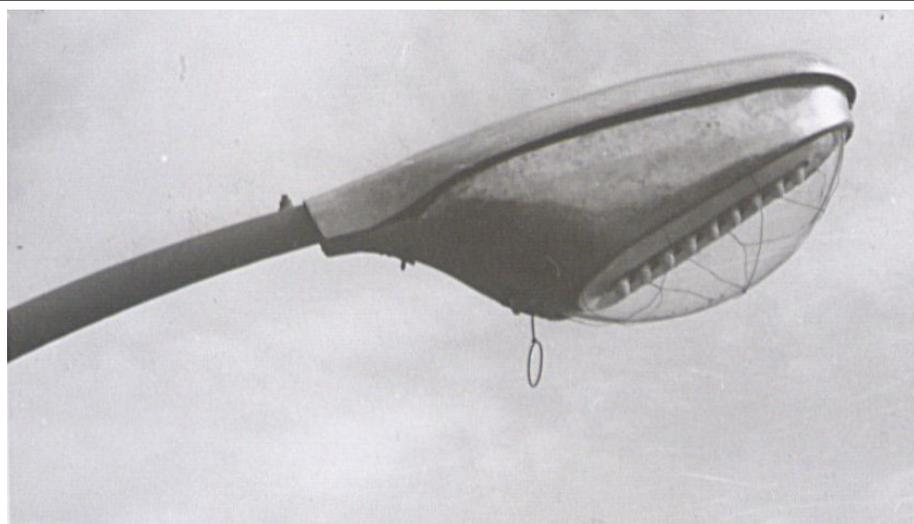
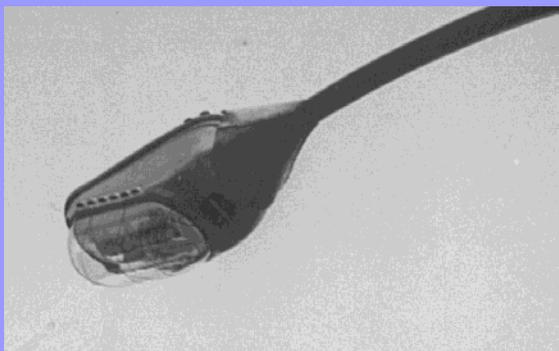


Eine weitere Hamburgische Besonderheit waren diese „einarmigen Lyren“. Näher betrachtet handelt es sich um ein spezielles Aufsatzstück zur Montage auf einen Gusskandelaber, an welchem eine Ansatzleuchte befestigt wird. Hergestellt wurde dieses Teil von Maxilux, doch es konnten alle Modelle der Ansatzleuchten daran zur Montage kommen. Der Sinn war, eine fortschreitende, konsequente Modernisierung der Gasbeleuchtung mit möglichstem geringem Aufwand zu erzielen. So konnte auf diese Weise eine als veraltet geltende Glasmantellaterne schon zeitnah unter vorläufiger Weiterverwendung des alten Gusskandelabers gegen eine Ansatzleuchte ausgetauscht werden, auch wenn eine Umstellung der Straße auf neuzeitliche Auslegermasten zwar geplant, aber nicht sofort umsetzbar war. Doch nicht immer kam es dazu, dass die Ansatzleuchte nur an die neuen Masten umzusetzen war: Im Rübenkamp, oben links, wurde die Straße kurz nach der Aufnahme komplett auf Reihenleuchten umgestellt. Oben rechts: Prospektabbildung Maxilux 1950. Darunter Rathenaustr. mit Bamag U 11. Rechts unten: Ein letztes Exemplar steht noch außer Betrieb mit einer Bamag U 12 in einer Wohnanlage in der Walddörfer Straße, Bild: Klaus Gevatter



Ein besonderes und letztes Kapitel nehmen die Bamag-Reihenleuchten in der Geschichte der Hamburger Gasbeleuchtung ein. Nach der Einführung der ersten Exemplare in Berlin im Jahr 1951 dauerte es nicht lange, bis sie auch in Hamburg Einzug hielten. Doch so richtig glücklich schien man in Hamburg mit dem Mast und der „Berliner Form“ der Reihenleuchte U 13 B nicht zu sein, wie diese Bilder vermuten lassen. Offenbar experimentierte man mit einem fließenden Übergang des Leuchtengehäuses an einem eleganter wirkenden Peitschenmast mit parabolisch geschwungenem Ausleger.

GASREIHENLEUCHTEN

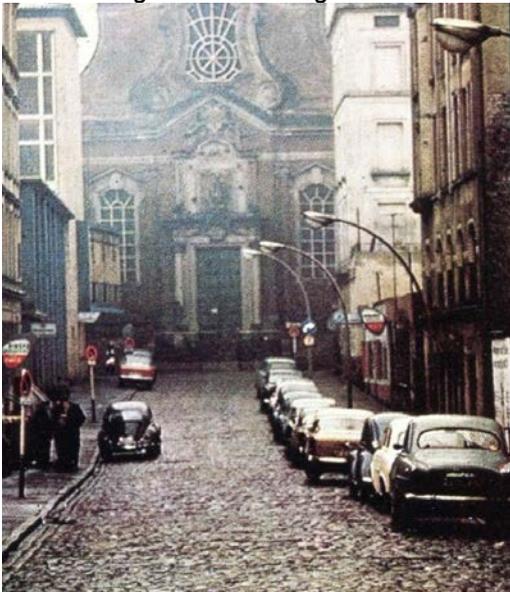


So entwickelte sich schnell die jüngere „Hamburger Form“ U 13 H der Bamag-Reihenleuchte mit ihrer deutlich eleganteren Gehäuseform, die sich organisch an den Ausleger anschloss. Schon kurz darauf wurde die Hamburger Form auch in Berlin eingeführt und verdrängte das ältere Berliner Modell rasch. Hier sieht man noch die flache Glasschale mit symmetrischer Form. In Berlin wurde dagegen von Anfang an nur die asymmetrische Schalenform verwendet, später dann auch in Hamburg. Vorherrschend war stets die 9-flammige Ausführung.



Oben: Für die Wartung der Reihenleuchten an bis zu 7,5 Meter hohen Masten wurden Turmwagen erstmals unverzichtbar. Unten: Gaslaternen trotz der Überschwemmung bei der schweren Sturmflutkatastrophe vom Februar 1962.

Oben: Die ersten neuen Reihenleuchten am Alsterufer / Harvestehuder Weg im Jahr 1954. Dennoch dürften dies nicht die ersten in Hamburg aufgestellten Reihenleuchten gewesen sein, denn eine ältere Aufnahme von 1953 zeigt bereits die Peitschenmasten bei ihrem Aufbau in der Tangstedter Landstraße. Unten: Zeitweise kamen für die Reihenleuchten auch weiß mattierte Glasschalen zur Verwendung, wie hier in 6-flammigen Ausführungen. Bild: Verlag Hoffman & Campe.



Viel Mühe gaben sich die Leute der HGW bei der Umrüstung von über 15 000 Gaslaternen von Druckwelle und Stadtgas auf Erdgas und Dämmerungsschalter. Die Arbeiten zogen sich von 1968 bis 1974 hin. Doch es bleibt bis heute umstritten, ob man damit an eine Rettung der Gasbeleuchtung auf Dauer glaubte, oder ob lediglich der Ausstieg aus der Energieart Gas für die Straßenbeleuchtung nicht unter Zeitdruck betrieben werden sollte. Denn trotz deren erfolgreicher Umrüstung und zufriedenstellenden Betriebes mit Erdgas schritt der Abbau der Gasbeleuchtung weiter voran. Bis im Jahr 1981 Schluss war.

Manche glaubten, wegen der zur besseren Belüftung durchbohrten Gehäuse, welche die Reihenleuchten wie Teeeier aussehen ließen, seien die Laternen nicht mehr attraktiv gewesen. Andere Stimmen sehen die Tatsache, dass zwei Drittel der Hamburger Gasleuchten nur noch als Reihenleuchten bestanden, als Nachteil für alle Erhaltungsbestrebungen an. Reihenleuchten, die in den 50er Jahren der Gasbeleuchtung im Konkurrenzkampf gegen den Strom das Überleben sicherten, waren ihrer Erhaltung nun im Wege, da optisch nicht nostalgisch genug. Wie drückt es der Hamburger Autor Hans Reye in seinem Buch „Erleuchtung und Wärme für Hammonia“ aus: „Soll man es bedauern? ...Der alte Zauber war doch längst dahin.... das traurig-sehnsüchtige Lied von der Lilli Marleen, es wollte nicht mehr klingen unter der Reihenleuchte am Peitschenmast....“!

Dipl.-Ing. Rudolf Steinmetz, der letzte Leiter der Hamburger Gasstraßenbeleuchtung sieht es etwas anders:

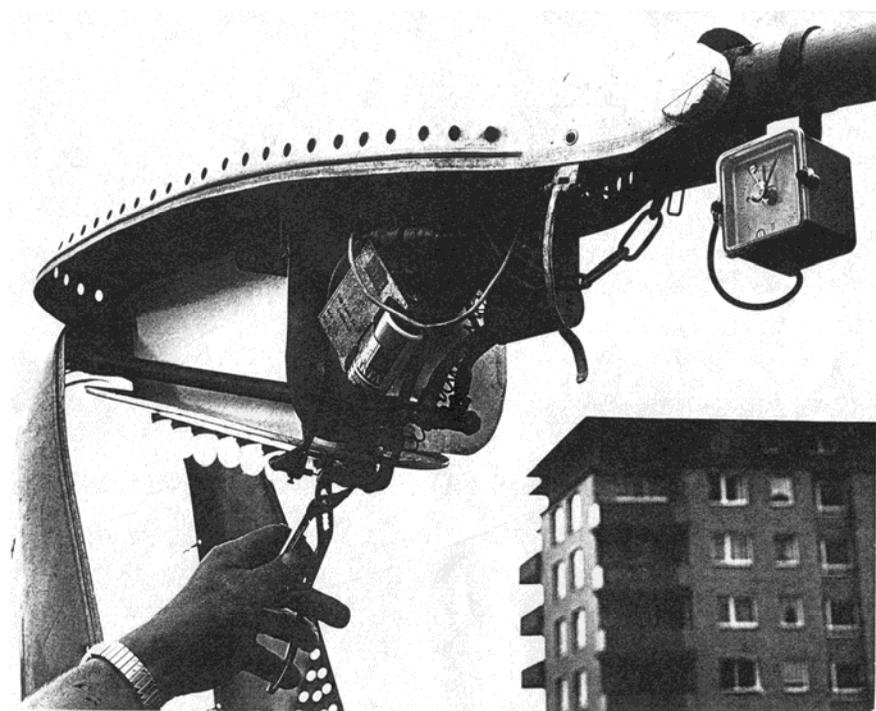
„Die Gaslaterne stirbt, weil das Gas als ihr ureigenstes Lebelement ...in eine kleine Leuchtstoffröhre gebannt, sich selbst in Licht verwandeln konnte...“, wie er im Oktober 1981 in der HGW-Werkszeitung schreibt.

PILZGASLEUCHTEN FÜR GRÜNLAND



Auch das ist eine Hamburger Gaslaterne: Pilzleuchte „Modell Hamburg“ von Schneider. Als Parkleuchte fand sie fast ausschließlich Verwendung in verschiedenen Grünanlagen. Prospektabbildung Firma GICS.

Unten: Die Gasanstalt Grasbrook



Auf Kalin-Dämmerungsschalter umgerüstete Bamag-Reihenleuchte. Man sieht die kleine Zeitschaltuhr, mit deren Hilfe auch mit Dämmerungsschalter eine Nachtabschaltung der zweiten Flammengruppe beibehalten werden konnte. Erst Jahrzehnte später wurde diese technische Option von GBS, Trapp und Braun wieder aufgegriffen, unter Nutzung heutiger elektronischer Bausteine.

WAS ES SONST NOCH GAB ...



Nicht überliefert ist der Hintergrund dieser feierlichen Zeremonie mit einer Zierleuchte über einer kleinen Gedenktafel: Man erkennt den früheren Leiter der Hamburger Gasbeleuchtung Alfred Beckmann. Ist der andere Herr, der ihm die Hand schüttelt am Ende Paul Nevermann, der zeitweilige Bausenator und spätere 1. Bürgermeister Hamburgs?



Gaslaternenwerkstatt in den 1950er Jahren. Vorn wird gerade an einer 4-flammigen Graetzin-Hängeleuchte gearbeitet. Im Hintergrund eine Reihenleuchte am Montagegeständer.

DER ABSCHIED



Die Aufgaben des Laternenwärters sind buchstäblich erloschen. Auf E. Stürholdt, A. Makowiecki, M. Schröder, W. Meier, K. Rieck, G. Knüppel, W. Meyer, W. Schäfer, A. Huwald, R. Steinmetz, H. Schulz, C. Doß, H. Fassunge, H. Fuchs, H. Wichmann und H. Lippke (von links) warten neue Arbeitsplätze in unserem Unternehmen.

Foto: Georg v. Rönning

Oben: Abschied für immer: Rudolf Steinmetz und seine Mannschaft am Tag der Betriebseinstellung 1981. Rechts: Zwei echte und gasbetriebene Hamburger Rundmantellaternen auf „Hamburger Pfosten“, dazu eine kleine Gedenktafel sollten vor dem HGW-Betriebsgebäude in der Walddörfer Straße mit der einst darin untergebrachten Beleuchtungsabteilung sollten noch einige Jahre an die Zeit der Hamburger Gasbeleuchtung erinnern. Doch inzwischen ist auch dies Geschichte: Die Laternen sind seit Ende der 1990er Jahre verschwunden.

Text und Bilder: Klaus Gevatter, alle Abbildungen sofern nicht anders angegeben: Staatsarchiv Freie und Hansestadt Hamburg, Bestandsnummer 621-1/70.



UND NOCH MEHR AUS HAMBURG

Zündfunke-Leser Stefan Benecke gab uns zur Hamburg-Reportage in Heft 84 noch einige wichtige Hinweise: Auf Seite 29 hatten wir links oben ein Foto gezeigt, die Straße war uns nicht bekannt. Stefan Benecke wusste, wo das war. Es handelt sich hierbei um die Kreuzung Maria-Louisen-Straße mit der Dorotheenstraße (diese verläuft im Bild von links nach rechts), der Aufnahmepunkt ist in der Maria-Louisen-Str. Richtung Stadtpark. Die Straßenbahngleise in der Maria-Louisen-Straße wurden noch bis Mai 1974 von der Linie 9 befahren, die Gleise in der Dorotheenstraße zuletzt bis Mai 1977 von den Linien 1 und 14.



Die Kreuzung Maria-Louisen-Straße/Dorotheenstraße „richtig rum“

Doch der aufmerksame Betrachter konnte schnell feststellen: Hier stimmte noch etwas Entscheidendes nicht! Seit wann herrscht in Hamburg denn Linksverkehr? Das Foto war schlichtweg seitenverkehrt abgedruckt worden. So fuhr das Auto auf der linken Seite, das Weichensignal der Straßenbahn hing oberhalb des linken Gleises.

Zum auf derselben Seite rechts oben gezeigten Bild aus HH-Tonndorf wusste Stefan Benecke zu berichten, dass die fotografierte Hängeleuchte ähnlich der auf Seite 30 im Heft 84 beschriebenen Art in der Eppendorfer Landstraße ebenfalls für die Gasreihenleuchten Anfang der 1970er Jahre noch teilweise umgerüstet wurde.

Aufklärung gab es auch hinsichtlich der gezeigten Bilder auf Seite 31. Das linke Bild zeigt die am Fahrleitungsmast befindlichen Gaslaternen vor der Apostelkirche in HH-Eimsbüttel, das mittlere Bild die Kreuzung Kleiner Schäferkamp/Altonaer Straße/Schanzenstraße/Weidenallee. Im Hintergrund der Wasserturm im Schanzenpark, heute zum Hotel umgebaut.

Die Kreuzung selbst wurde mehrmals umgebaut, auch nach Einstellung der Straßenbahn und der Gasbeleuchtung blieb der Fahrleitungsmast noch bis Mitte der 80er Jahre bis zur Umgestaltung des Platzes stehen. Allerdings wurden die Gashängeleuchten später durch die Gasreihenleuchten ersetzt und dies blieb so bis Ende der 1970er Jahre.

Herzliche Grüße an die Waterkant und vielen Dank an Stefan Benecke für die interessanten Hinweise.

Die Redaktion



DEM MÜLL EINE ABFUHR ERTEILT!

Lasst uns von Tonne zu Tonne eilen – und dem Müll eine Abfuhr erteilen! So der legendäre Kalauer des Komikers, Musikers und Unterhaltungskünstlers Heinz Erhardt, der in Hamburg-Wellingsbüttel lebte. Früher waren die Tonnen aus Metall – nicht aus Plastik! Die Älteren werden sich erinnern. Ob die Hamburger Müllmänner gerade üben? Die Tonnen sehen jedenfalls funkelnelneu aus. Eine typische Hamburger Hängeleuchte steht Spalier.

AUS ERDGAS „L“ WIRD ERDGAS „H“ - WAS GASLATERNENBESITZER WISSEN SOLLTEN

GASUMSTELLUNG - MEINE ERFAHRUNGEN MIT DER H-GASANPASSUNG

Wie aus den vielen Berichten aus Düsseldorf zu entnehmen ist, ist eine der Hauptursachen für die Abschaffung der Druckwelle und des Aufkommens der Zertifizierung von Gasleuchten die Umstellung bzw. Anpassung auf H-Gas. Das betrifft nicht nur Düsseldorf sondern allgemein einen großen Teil Norddeutschlands, so auch Niedersachsen und Nordrheinwestfalen und somit auch so einige Privatleute, die Gaslaternen und gasbetriebene Leuchten im Innenbereich betreiben. Ergänzend zu meinen letzten Berichten über die Aufstellung zweier Gasleuchten mit Druckwellenschaltung bei uns zu Hause möchte ich meine bisherigen Erfahrungen mit den Vorbereitungen zur Gasartanpassung schildern.

Schon am 18. April 2018 erhielten wir von dem Netzbetreiber eine „Wichtige Information zur Erdgasumstellung“. Darin wurden wir unterrichtet, warum die Umstellung stattfinden muß (sinkende Fördermengen des L-Gases) und wie der ungefähre Zeitrahmen aussieht („...beginnt ab 2020 über einen Zeitraum von zwei Jahren mit der Erdgasumstellung“). Weiter heißt es, dass aus diesem Grund technische Anpassungen an allen mit erdgasbetriebenen Geräten stattfinden muss. Hierfür werden ab 2018 alle vorhandenen Gasgeräte erhoben, in den Jahren 2020 und 2021 erfolgt dann die Anpassung. Hier wird bereits darauf aufmerksam gemacht, dass es möglich sein kann, dass nicht anpassungsfähige Geräte gegen Neugeräte ausgetauscht werden müssen.

Am 16. Januar 2019 erhielten wir dann eine „Terminankündigung zur Erhebung Ihrer Gasverbrauchsgeräte“. Darin heißt es unter anderem: „Wir als Gasnetzbetreiber sind nach §19a des Energiewirtschaftsgesetzes dazu verpflichtet, diese Aufgabe für sämtliche Haushalte in unserem Netzgebiet durchzuführen“. Als Termin wurde der 6. Februar 2019 genannt, mit der Bitte, den Zutritt zur Verbrauchsstelle sicher zu stellen.

Tatsächlich klingelte ein freundlicher Herr am 6. Februar bei uns an. Es handelte sich um einen Mitarbeiter eines beauftragten Fremdunternehmens, da der Gasnetzbetreiber alleine keine Kapazitäten frei hat, diese Aufgabe in Eigenregie durchzuführen. Dafür bekommt jedes Fremdunternehmen einen großen Magnetstreifen mit der Aufschrift des Gasnetzbetreibers, was dann an das fremde Firmenfahrzeug gut sichtbar aufgebracht ist.

Meine Hoffnung, dass die zu den Laternen abzweigende Leitung nicht bemerkt würde, wurde nicht erfüllt. Mir war klar, dass ich auf die Umstellung an sich gut vorbereitet bin, in dem ich bereits die passenden Düsen besorgt habe und in dem Moment der Umstellung diese Arbeit selber gut bewältigen kann. Somit wollte ich den Mitarbeitern nicht das Leben schwerer machen und auf den komplizierten Sachverhalt mit den Gaslaternen hinweisen. Da der Mitarbeiter aber die Leitung nun gesehen hat, führte kein Weg daran vorbei, offiziell die „große Runde“ zu fahren. Eine einfache Leitung an sich wäre nicht so auffällig gewesen, wie unsere Druckwellensteuerung mit Schaltventilen und Manometeranzeige. Die hätte ich besser mir Kartons oder ähnlichem kaschieren sollen...

Natürlich war er erst einmal total erstaunt darüber, so etwas hat er noch nie gesehen und weiß jetzt gar nicht, wie das nun gehen soll. Also hat er erst einmal die Gastherme „erhoben“. Dazu wurde eine Abgasmessung gemacht, die Werte und das Modell dokumentiert, fotografiert und mit einem gelben Aufkleber versehen „Gasgerät wurde erhoben“.

Nun waren die Laternen dran. Um zu beweisen, dass sie genehmigt sind, habe ich ihm zuerst die „Anmeldung nach NDAV §14, 1“ von dem Netzbetreiber gezeigt. Dort sind unsere Gaslaternen offiziell aufgeführt und genehmigt. Da sie allerdings keine CE-Label oder Typenschilder haben wurde nun alles aufgenommen, was zu wissen war: „Gasaufsatzleuchte“, Hersteller: „Rech“, Typ: „Modern“, Lage: „draußen“. Da die Vordrucke und auch Formulare in seinem Tablet keine Zwischenmöglichkeiten zuließen, mussten die Gaslaternen also als „nicht anpassbar“ deklariert werden, mit der Begründung „Kein Typenschild vorhanden/Typenschild nicht lesbar/Gasgerät kann nicht identifiziert werden“. Doch dazu schrieb er folgende Fußnote: „Gasaufsatzleuchten sind anpassbar, Kunde hat bereits alle notwendigen Gasdüsen beschafft. Diese werden vom VIU



fachgerecht montiert.“, (VIU steht für Vertragsinstallationsunternehmen). Als Beweis habe ich ihm die Gasdüsen gezeigt und er hat sie fotografiert, glücklicherweise ist auf diesen eingestempelt für was sie zu gebrauchen sind („2H“, 2 = zweiflammig, H = H-Gas). Auch die Laternen wurden fotografiert und erhielten abschließend an dem Mast einen gelben Aufkleber „Gasgerät wurde erhoben“. [Bild 1]



Bild 1

Dazu gab es für uns Kunden ein Formular mit angehängter Rückmeldekarte. Diese ist vom VIU auszufüllen und an das beauftragte Unternehmen zur Erhebung der Gasgeräte zu zusenden. Das ganze natürlich zwei Mal, denn es sind ja auch zwei Laternen. [Bild 2]

Nicht anpassbares Gasgerät

Vorgangsnummer: NA00627
Auftragsnummer: _____
LSW Netz GmbH & Co. KG
Servicetelefon: 05361 1893100

Kunde Eigentümer Anschlussobjekt

Name _____
Straße _____
Telefon _____

Sehr geehrte Kundin, sehr geehrter Kunde, wir haben festgestellt, dass Ihr Gasverbrauchsgesetz
Gerätname Gesamtschleucht Lage-Info Draußen Hersteller RECH
Typ Modern Serien-Nr. _____ Zähler-Nr. 3787

im Rahmen der Marktraumumstellung und der damit verbundenen Anpassung der Gasgeräte von L-Gas auf H-Gas im Netzgebiet der LSW **nicht anpassungsfähig** ist.

folgende Kriterien bilden die Grundlage für diese Einstufung: (bitte entsprechend ankreuzen)

<p>1. Nicht anpassbar / nicht anpassungswürdig</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kein Typenschild vorhanden / Typenschild nicht lesbar / Gasgerät kann nicht identifiziert werden</p> <p><input type="checkbox"/> Gasverbrauchsgesetz ohne DVGW / CE-Kennzeichnung</p> <p><input type="checkbox"/> Mit Bimetall-Zündsicherung</p>	<p>2. Technisch nicht zugelassen</p> <p><input type="checkbox"/> Wasserheizer ohne Abgasanlage (z.B. 5 Liter GVG)</p> <p><input type="checkbox"/> Gasverbrauchsgesetz lt. Typenschild für Erdgas H nicht zugelassen (inkl. I2L Geräte)</p> <p><input type="checkbox"/> Brenner mit eingelöteten Düsen</p> <p><input type="checkbox"/> Keine Zündsicherung (Ausnahme: Geräte mit speziellen Aufstellbedingungen nach Technische Regel - Arbeitsblatt DVGW G 600 (A))</p>
---	--

Gerät gesperrt

H-Gas-Schaltung am: 21.04.2020

06.02.2019 Datum, Unterschrift des Monteurs Voigt
Name des Monteurs (Druckbuchstaben)

06.02.2019 Datum, Unterschrift des Kunden/ Eigentümers N. Kiefer
Name (Druckbuchstaben)

Nicht anpassbares Gasgerät - Rückmeldekarte

Hiermit wird bestätigt, dass der genannte Vorgang fachgerecht behoben wurde.

Nicht anpassungsfähiges GVG wurde fachgerecht außer Betrieb genommen und demontiert. Gasleitung nach Technische Regel - Arbeitsblatt DVGW G 600 (A) durch VIU verwahrt.

GVG wird/wurde durch VIU auf H-Gas angepasst und fachgerecht in Betrieb genommen

Rechnungslegung über Kostenpauschale an Netzbetreiber

Neues GVG installiert, bei dem Netzbetreiber und dem bevollmächtigten Bezirksschornsteinfeger angemeldet und fachgerecht in Betrieb genommen.

Hersteller: _____ Typ: _____ Serien-Nr.: _____

GVG ist auf L-Gas eingestellt H-Gas-Anpassung per Einstellung möglich

GVG ist auf H-Gas eingestellt / angepasst H-Gas-Anpassungsmaterial am GVG

GVG ist gasadaptierend

Name des Installateurs in Druckbuchstaben _____

Bild 2

Gleichzeitig haben wir erfahren, wann der konkrete Umstellungstermin ist: „H-Gas-Schaltung am: 21.04.2020“ So dachte ich mir, dass die Rückmeldekarten sicher dann auszufüllen sind, sobald die technische Anpassung stattgefunden hat. Doch da habe ich mich getäuscht: Jetzt, während unseres Urlaubes in Südfrankreich erhielt ich einen Anruf aus Magdeburg: Es handelte sich um das vom Netzbetreiber beauftragte Unternehmen. Der Mitarbeiter sprach mich also direkt auf den Sachverhalt mit den Laternen an, dass sie als „nicht anpassbar“ deklariert sind. Natürlich startete ich sofort meinen Text, dass wir doch in einer Fußnote festgehalten haben, dass sie doch umstellbar sind... doch der Mitarbeiter beruhigte mich sofort, dass er das auch gelesen hat. Jedenfalls sollte ich doch meinen Sanitärbetrieb jetzt schon darum bitten, die Karten auszufüllen und loszuschicken. Dabei wäre anzukreuzen: „GVG wird durch VIU auf H-Gas angepasst und fachgerecht in Betrieb genommen“.

Ansonsten könnte es sein, dass uns die Gasversorgung gesperrt wird...

Von diesen Erfahrungen ausgehend kann ich denjenigen, denen das gleiche ins Haus steht nur folgendes empfehlen: Seid gut vorbereitet. Bringt in Erfahrung, wie genau das oder die Leuchtenmodelle heißen, die Ihr betreibt. Besorgt Euch die Festdüsen, die Ihr für die Umstellung braucht. Für Straßenlaternen mit den gängigen Brennertypen und Festdüsen gibt es diese bei F. Trapp oder auch bei Braun in Berlin. Solltet Ihr Laternen mit einstellbaren Düsen haben, besorgt Euch Einstellanweisungen mit Beispielen für korrekte Flammenbilder. Macht es jetzt und nicht erst, wenn der Termin ansteht. Ihr braucht diese Dinge so oder

so. Sprecht im Vorfeld mit den Sanitärbetrieben Eures Vertrauens, ob sie bereit sind die Umstellung und die Rückmeldung vorzunehmen, sollte es unumgänglich sein.

Wenn dann der Tag der Erhebung kommt, versucht als nächstes keine schlafenden Hunde zu wecken. Macht nicht auf Eure Laternensammlung aufmerksam, die wenigsten wissen heute, dass man so etwas mit Gas betreiben kann. Sollten keine Leitungen im Bereich des Zählers auffällig werden, einfach ruhig zur Gastherme führen und fertig. Sollten aber die Leitungen und der Sachverhalt so wie bei uns auffällig werden, verhaltet Euch freundlich und kooperativ. Denn alles andere führt nur direkt zur Abschaltung Eurer Laternen, schneller als Euch recht ist. Zeigt Ihnen wie gut informiert und vorbereitet Ihr seid. Und vor allem, dass Ihr nicht selber da herumpfuscht, sondern Euer Sanitärbetrieb dort fachmännisch die Umstellung vornimmt. Ob letzten Endes er das wirklich macht, oder ob Ihr es macht und er daneben steht ist egal, aber er ist verpflichtet, seine Unterschrift dafür zu geben.



Niemand dreht hier das Gas ab!

In der Hoffnung, dass unseren Gaslichtern niemals das Gas ausgehen wird, beste Grüße aus Niedersachsen!

Text: Nico Kiefer, Bilder: Nico Kiefer und Bettina Raetzer-Grimm



GUTES LICHT MACHT DEN UNTERSCHIED

ProGaslicht e.V.



MERKELS DATTERICH

Unser wandelnde Hosenanzuuch hatte nen Dattarich. Und dit beschäftigte die Medien, aba ooch die Stammtische. Wat war los mit unsera Kanzlarin? Offizjell jabs keene Stellungnahme, man wollte ja die Alljemeinheit nich vaunsichern. Na, wir werden sehen. Die große Fraache is ja, wat oda wer kommt dann? AKK? NRW-Provinzfürst Laschet? Oda Kai ausse Kiste?

Wat mich echt umtreibt, is wat anderet. In Italien hamse ne Kapitänin – war für'n komischet Wort – vahaftet, weil se Leute vorm Absaufen, also aus Seenot jeretet hat. Dit sei gegen italjenische Jesetze, saacht der italjenische Innenminista Salvini, diesa Schmalspur-Mussolini. Wenn ick den sehe, bekomm ick sowieso Würgreize. Nu will der Typ ja der neue Duutsche von Bella Italia werden und hat die Koalitzjon platzen lassen. Auweia! Wie weit sind wir jekommen, wenn wir Leute nicht mehr aussem Meer fischen und sie bewusst ertrinken lassen? Wat sollen dit für Jesetze sein? Manche meinen, die Flüchtlinge seien selba Schuld, wenn se übers Meer schippern. Aber dit halte ick für ziemlich fies. Demnächst kachelt eena mit 150 km/h gegen einen Baum und wir fraachen, ob der die Vorschriften einjehalten hat? Wenn er zu schnell war als erlaubt, bekommt er keenen Notarzt mehr, oda wat? Ick saach ma janz deutlich: Die offene Jrenze vor vier Jahren und das unjgeprüfte Hereinlassen aller möglichen Leute war en große Fehler von olle Merkel & Co. Dit hätte jeordnet vonstatten gehen müssen und man hätte die Bevölkerung bei uns mitnehmen sollen, wie dit so schön heißt. Hunderttausende von die damaligen Flüchtlinge – neudeutsch Jeflüchtete – sollen inzwischen untajetaucht sein. Darunta ooch jede Menge üble Jestalten. Aber wat nu im Mittelmeer passiert, is erbärmlich, dit jeht jar nich. Erst recht nich, wenn man sich uff die christlich-abendländische Kultur beruft. Warum ick so denke? Ick bin vor 17 Jahren ooch mal aussem Wassa jefischt worden. Übaflutung in Südfrankreich, wo ick Urlaub jemacht hatte. Dit war janz kurz vor Knopp. Wenn man meene Hilfeschreie nich jehört hätte, ick wäre ersoffen. Dann könnte ick heute nich meine Jedanken zum Besten geben, und dit wäre ja een echte Valust – oda?

Wat mich ebenfalls beschäftigt, das neuadings Stimmung gegen Kabarettisten jemacht wird, die mal nich uff CSU, FDP oda AfD herumkloppen und die ordentlich beleidijen und lächalich machen. Sondern dit merkwürdige Gehabe von Jrünen oda Linken uffs Korn nehmen. Beispiele jefällig: Dieter Nuhr, Andreas Rebers, Uwe Steimle. Die werden schon länga als Rechte, Rassisten und islamofob abjestempelt, weil se zum Beispiel die Jrünen lächalich machen mit ihrem moralinjeschwängerten Jedöns oder weil se Muslime oda Islamisten veralbern. Bekommen sogar Morddrohungen. In wat für ner vakommenen Jesellschaft leben wir eijentlich?

Unsrä Ökopartei dreht inzwischen mächtig am Rad, denen sind wohl die Wahlprognosen zu Kopp jestiegen. Nu wollne se Fleisch vateuern – fürs Klima. Die Leute sollen am besten ooch jar nich mehr Auto fahren dürfen, nur noch mittem Rad. Warum nich gleich die ganze Industrie abschaffen? Zurück ins Biedameia – und allet für den Klimaschutz. Inne Zwischenzeit reist die kleene Schwedin Greta nach New York – mittem Sejelboot. Wat saacht uns dit? Die Zukunft liecht nich mehr bei Kreuzfahrt- oda Containerschiffe, sondern bei Dreimaster ala Jorch Fock. Putzich find ick ooch, dass man zur Rettung der Weltmeere nu Plastik-Strohhalme oda Kuhtipps vabieten will. Tja, die Ozejane sind halt voll mit die Plastikwattestäbchen und die Trinkhalme. Sowat nenne ick die klassische „Hauptsache-wir-tun-was-Nummer“. Ick bin selba ooch der Meinung, die ganze Welt ist inzwischen plastifiziert. Überall is Plaste, Autos haben Plastik-Stoßstangen, Bahnen Plastik-Sitze, Jetränke und Essen – Bio-Jurken in Plastikfolie – eben allet in Plastik. Und übrijens ooch Lampen und Laternen – immer schön aus Plastik. Da jäbe es ville zu tun, um diesen Kunststoffdreck abzuschaffen.

In Berlin jibts ooch nüscht neuet. Kürzlich war ick inne Stadt untawegs und habe wieda jesehen, wie viele Jaslatüchten schon abjemurkst worden sind. Die Kulturvandalen inne Berlina Senatsvawaltung sind nich zu bremsen. Kaum noch Jaslicht in Spandau, und nu wird ooch im Norden von Berlin jroßflächich abjerissen. Von die historischen Litfasssäulen sind ooch nur noch zwee Dutzend übrich, allet andere: Plattjemacht. Immahin jibts Lichtblicke aussem Westen. In Düsseldorf kann man hoffen, das ville Latüchten stehenbleiben. Es sei denn, die Stadt hätte ihre Bürja brachjal beloochen. Aber dit gloobe ick nich.

Ick wünsche allen noch nen schnuckeligen Spätsomma ... und imma hübsch beleuchtet bleiben!

Graf Koks von der Gasanstalt

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS ...

Heute habe ich mir mal was Besonderes einfallen lassen. Ich möchte eine Kurz-Geschichte vorstellen. Es geht um eine - na, ratet mal - um eine Gaslaterne. Um geheimnisvollen Nebel und um einen Mann, der durch Nacht und Nebel geht ...

Es umschleicht einem ein gruseliger Hauch. Viel Spaß - und immer gut beleuchtet bleiben!

EUER GLÜHWÜRMCHEN

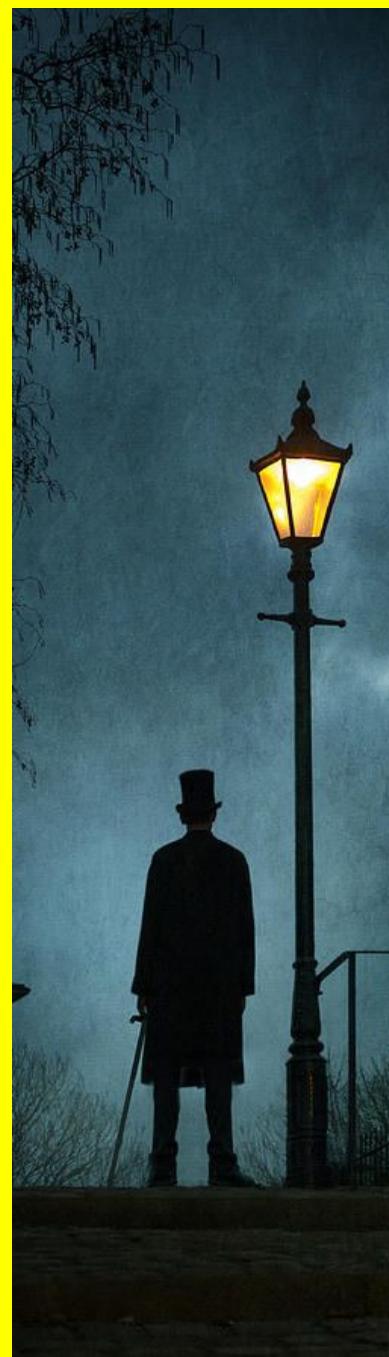


So, Leute,
ich bringe jetzt
Licht ins Dunkel!

Die Straßenlaterne

Nebel wallt durch die engen Gassen. Alles ist dunkel. Alles... bis auf den kleinen Bereich der von der Straßenlaterne erleuchtet wird. Sie ist irgendwie außergewöhnlich. Eben anders als die anderen. Sie scheint nicht hierher zu gehören, in diese dunkle, nebelige, fensterlose Gasse. Sie ist klein und schwarz lackiert, eine Gasflamme erleuchtet, ein wenig flackernd, sie, mit ihren verschnörkelten Armen, und ihre Umgebung.

Ich bin fasziniert von ihr, dennoch, ich muss weiter. Dies ist nicht die richtige Umgebung für Leute, wie mich. Ich gehe langsam weiter. Meine Schritte schluckt der Nebel und Dunkelheit umfängt mich. Ich drehe mich um. Die Laterne ist nicht mehr zu sehen. Ich laufe weiter... weit weg von der Laterne. So einen dichten Nebel habe ich noch nie gesehen. Da vorne... ein Lichtschein, wie von einer... Laterne! Sie sieht genau gleich aus, wie die letzte und steht auch in einer engen, fensterlosen Gasse. Hinter mir höre ich jemanden schnell und flach atmen. Ich wirble herum... nichts... nur Nebel. Dem Atem nach müsste die Person jetzt ungefähr zwei Meter vor mir stehen, aber ich sehe den Atmenden nicht. Angst überkommt mich, kalte Schauer laufen mir über den Rücken, ich fange an, zu rennen... immer weiter. Nach kurzer Zeit bemerke ich, dass ich einen Schuh verloren habe, doch ich renne, von einer übernatürlichen Angst getrieben, immer weiter. Da vorne... ein Licht! ... Eine Straßenlaterne. Sie ist schwarz lackiert und... sie sieht genau gleich aus, wie die Vorigen. Ich will weiterrennen, da sehe ich einen braunen Gegenstand auf dem Boden liegen,... mein Schuh!!! Eine kalte Hand legt sich auf meine Schulter...



Was verbinden Sie persönlich mit den Düsseldorfer Gaslaternen?

IndustrieDenkmal
KulturGut
Düsseldorfer Gaslaternen
Weltweit einzigartig

Schönes soll bleiben!

Was würden Sie dem Düsseldorfer Stadtrat empfehlen?

Was verbinden Sie persönlich mit den Düsseldorfer Gaslaternen?

Wolfgang Baldehnen
Bau der Düsseldorf-Jonges

Bernhard von Krebs
Präsident AEG e.V.

Katrin Schindler
Direktorin der Komitée Düsseldorf

Jörgen Kron
Damen-Werke, Vermögensberater

Dr. Werner Fletcher
Gründer/Fachlehrer Haus und Grund

Frank Dopphalde
Hersteller/Meister Group

Was würden Sie dem Düsseldorfer Stadtrat empfehlen?

Johel Driessen
Geschäftsführer des Mittelstandsclubs

Werner Domschick
Messe Düsseldorf, Geschäftsführer

Dr. Marie-Agnes Strock-Zimmermann
Mitf. Sekt. FDP-Bundestagsfraktion

Heinz Wilz
Bank für Steuerzahler

Peter Elias Füllmich
OP
Präsident der Düsseldorf

Peter Rülpsam
Bilka Markt

Was würden Sie dem Düsseldorfer Stadtrat empfehlen?

Jürgen Hilger
www.Hilger.de, Leiter/Finanzrat

Janine Kemmer
Lehrerin an der Schule für Musik, Theater und Kunst

Prof. Dr. Adalbert Piskawitz
Abteilungsleiter für die Stadtverwaltung

Werner Brändels
Werner Brändels Big Band

Josef Hinkel
Chemiker der Rückmeldung Rhein-Ruhr

Leibar Jorden
Chef der B. Steinhilber Schichten

Was würden Sie dem Düsseldorfer Stadtrat empfehlen?

Frank J. Schützler
Schriftliche Consulting

Evellin Theissen
Geschäftsführerin Dabornal

Prof. Dr. med. Uwe Neudorff
Internist, Kardiologe, Sportmedizin

Peter König
Fischerei-Chef

Peter Weiss
Schlagzeuger, Jazz im Park

Christiane Orenfort
Inhaberin des Düsseldorf Festival

Shidan Adam
DTC Geschäftsführer

Carsten Fritz
old Shipstanger Festival

Mara Alina
Kantlerin

Rainer Mathiesen M.M.
Sprecher der FDP-Landtagsfraktion NRW

Dipl.-Kfm. Peter J. Wienen
Inhabergemeinschaft Gaslaternen e.V.

Bild-Collage und Bilder: Barbara Schmitz; Nachtaufnahmen: Thomas Becker