

DER ZÜNDFUNKE

87

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 87 * Ausgabe 11/12-2019 * Jahrgang 12 * 15,00 € * 15. Dezember 2019



Weihnachtsmarkt mit Gaslicht in Düsseldorf-Benrath. Bild: Barbara Schmitz

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Quo vadis – Düsseldorfer Gaslicht?	4
Ein Blick zurück – Städtische Gaslaternen seit 1866	5
Wandel – Die zauberhafte Welt von Markus Wildhagen	19
→Berlin	21
Ufos oder Untertassen – Auf jeden Fall scheußlich	21
„Das tritt nach meiner Kenntnis...“ – 30 Jahre Mauerfall	23
Sonderteil Architektur: Berlin und die Einheitswippe	25
Seit Jahren vernachlässigt:	26
Das Gaslaternen-Freilichtmuseum	
Sonderteil Architektur: Grandioses Bauvorhaben geplant	27
Mit Gaslicht fotografiert: Darmstadt 1953	32
→Dresden	33
Und ewig grüßt das Murmeltier – Gaslaternen schon wieder bedroht	33
→Lübeck	35
Umgefahrene Gaslaternen werden zum Dauerthema	35
Das Bauhaus-Jahr 2019 neigt sich dem Ende zu	36
→Mannheim	37
Gaslaternenviertel Pfingstberg verschwindet	37
→Havelberg	39
Jetzt kann er im Himmel ein Licht anzünden	39
Nachgehakt, nachgekarrt – Isegrim's Zorn	40
Vor 220 Jahren: Philippe Lebon erfindet die Thermolampe	41
Vor 10 Jahren: Das Aus für die Glühbirne	43
Die kleine Laternenkunde: Seezeichen mit Gasbeleuchtung	45
Graf Koks	58
Ein Jahr eigene Gasbeleuchtung – Ein Résumé	59
Berlin-Karolinenhof – Gaslicht glitzert im Schnee	60
Mit Gaslicht fotografiert – Solingen	61
Zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk: Horstmann-Uhren	73
Die letzten ihrer Art – verbastelte Gaslaternen in Solingen	75
Und hier noch was Gutes zum Schluss	78

DRESDEN GASLATERNEN SCHON WIEDER BEDROHT



Ab Seite 33



Ab Seite 37

MANNHEIM



WERTVOLLE GASLATERNEN WERDEN ABGERISSEN

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

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

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

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

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

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

Verwendungszweck: Zuendfunke Abo <Bitte Lieferadresse angeben>

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

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

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE NOVEMBER/DEZEMBER 2019

LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Schon wieder ist ein Jahr vergangen. Und uns – den Verein ProGaslicht gibt es nun auch bereits zehn Jahre. In dieser Zeit haben wir viele nette Leute kennengelernt und Freunde gewonnen. Das allein ist eine wunderbare Sache. Das Internet ist dabei ein Segen, denn es ermöglicht, Menschen mit gleichen Interessen – wir nennen das mal „Gaslichtbegeisterung“ – zusammenzubringen. Wir haben Erfolge erzielt, aber auch schmerzhaft Niederlagen einstecken müssen. Es fällt schwer zuzuschauen, wie gezielt das Kulturgut Gaslicht bekämpft wird und wie brachial Gaslaternen entsorgt werden. Sarkastisch könnte man sagen, ProGaslicht sei ja irgendwie ein Hospizverein und leistet aktive Sterbehilfe – für Gaslaternen. Nun, ganz so drastisch wollen wir das nicht ausdrücken, aber es zeigt sehr deutlich die Problematik. Trotzdem wollen wir uns nicht unterkriegen lassen, wir werden auch weiterhin den Finger in die Wunden legen. Aber auch die Geschichte sowie Geschichten des Gaslichts vorstellen.



In der aktuellen Ausgabe streifen wir unter anderem Düsseldorf, Berlin, Dresden, Lübeck, Mannheim und Havelberg. Außerdem schauen wir auf Philippe Lebon, einen französischen Ingenieur, der vor 220 Jahren die Thermolampe erfand und damit wohl erst die kurze Zeit später der Öffentlichkeit vorgestellte Gasbeleuchtung ermöglichte.

Viel, viel kürzer – genauer gesagt zehn Jahre – ist es her, dass man der Glühbirne, auch ein Kulturgut, den Garaus machte. Sie war der EU-Bürokratie ein Dorn im Auge und galt als Energiefresser. Abgelöst wurde das elektrische Glühlicht durch Energiesparlampen. Diese gelten inzwischen ebenfalls als veraltet und die Leuchtdioden (LED) haben sie verdrängt. Spannend ist vielleicht auch unsere neue Reportage aus der Reihe „Die kleine Laternenkunde“. Es geht um Seezeichen mit Gasbeleuchtung, also um Seetonnen als Navigationshilfen für die Seefahrt. Auch hier ist das Gaslicht seit einigen Jahren Geschichte.

Schließlich führt unsere Reise nach Solingen, der Stadt der Messer. Einst ein Standort zahlreicher Gaslaternen, ist die Stadt heute (fast) ohne Gaslicht. Doch es gibt private Gasbeleuchtungen, über die wir in der Vergangenheit auch schon berichtet haben.

Wie üblich hat auch Graf Koks noch etwas zu sagen – und Isegrim's Zorn beschäftigt sich mit Dresden und sehr unerfreulichen Begebenheiten.

Wir wünschen ein frohes Weihnachtsfest und ein glückliches neues Jahr.

Viel Spaß mit dieser Ausgabe
– und passen Sie gut auf Ihre Straßenbeleuchtung auf!

*Bettina Raetzer-Grimm und
Die ZÜNDFUNKEN-Redaktion*

AKTUELLES

DÜSSELDORF

QUO VADIS - DÜSSELDORFER GASLICHT

?

Sind es die Wochen vor der endgültigen Entscheidung? Seit bald 15 Jahren wird über die öffentliche Gasstraßenbeleuchtung der nordrhein-westfälischen Landeshauptstadt Düsseldorf diskutiert und gestritten. Jahrzehntlang war das Gaslicht DAS prägende Element auf den Straßen und Plätzen von Düsseldorf, in Spitzenzeiten zählte die Gasstraßenbeleuchtung mehr als 19.000 Leuchten (Stand 31.12.1966). Keine andere deutsche Stadt (vom Westteil Berlins und seiner besonderen Insel-Lage einmal abgesehen) setzte so sehr auf diese Beleuchtungsart. Während sich ringsherum die Kommunen von den Gaslaternen verabschiedeten, leuchtete es in Düsseldorf weiter honiggelb.



Stimmungsvolle Straßenbeleuchtung mit Gaslicht. Bild: Thomas Becker

Doch warum gab es auf einmal einen regelrechten Furor gegen die beliebten Gaslaternen? Um 2005 herum blies die Elektrolobby vor allem in der deutschen Hauptstadt Berlin zum Angriff auf das Gaslicht – zu diesem Zeitpunkt leuchteten dort 44.000 Gasleuchten. Vielleicht schwappte diese Abrisswut auch hinüber an den Rhein?

DROHENDER UNTERGANG DER GASLATERNEN?

Und es sah seinerzeit ziemlich düster aus. Im Rathaus wurden Lichtmasterpläne erstellt, die schlussendlich das Ende der Gaslaternen zum Ziel hatten. Zug um Zug sollten die Laternen verschwinden. Gaslicht-Gegner, darunter Lobbyisten mit ziemlich eigenen Geschäftsinteressen, trommelten für neue LED-Leuchten und die Demontage der traditionellen Gaslaternen. Der damalige Oberbürgermeister Dirk Elbers hatte mit Gaslaternen anscheinend nichts am Hut und

seine Verwaltung auch nicht. Das änderte sich auch nicht, als Düsseldorfer Bürger zusammen mit Prominenten begannen, sich laut und deutlich für die Erhaltung der das Stadtbild prägenden sanften Beleuchtung einzusetzen.

Nach einem deutlichen Aderlass – von 17.007 (Stand 31.12.2008) ging die Zahl der Gaslaternen auf 14.500 (Stand 31.3.2016) zurück – kam Bewegung in die Beleuchtungs-Debatte. Die Stadtspitze wechselte, und der nachfolgende Oberbürgermeister Thomas Geisel sowie vor allem die neue Dezernentin für Planung und Verkehr, Cornelia Zuschke zeigten sich offen gegenüber den vielen engagierten Bürgern, die sich teilweise schon seit Jahren für die Gaslaternen eingesetzt hatten. Insbesondere die Initiative Düsseldorf Gaslicht kämpfte leidenschaftlich und kräftezehrend gegen den Abbau der goldgelben Gaslichter.



Bild: Thomas Becker

HISTORISCHES ERBE DER STADT

Inzwischen hat die Stadt die Gasstraßenbeleuchtung als kulturhistorisches Erbe Düsseldorfs anerkannt. Vor allem die sogenannten „Gaslicht-Tage“ im September 2018 brachten offenbar eine gedankliche Wende. Das Gaslicht verbreitet nach heutiger, allgemeiner Einschätzung ein besonderes Flair und sorgt für Heimatgefühl bei vielen Düsseldorfern. Und man scheint sich darüber im Klaren zu sein, dass die Düsseldorfer Gaslaternen als industrietechnische Denkmale anzusehen sind. Denkmalschützer haben schon lange den Wert der Gaslaternen erkannt, angetan sind sie vor allem von der Tatsache, dass das Gaslichtnetz von Düsseldorf die unterschiedlichen Stadtteile zusammenhält und Identität stiftet. Glücklichen Umständen dürfte es zu verdanken sein, dass die Gasstraßenbeleuchtung aus unterschiedlichen Laternen verschiedener Epochen besteht – und dass man vieles davon bis heute erhalten konnte.

In der Tat finden sich in der Landeshauptstadt von NRW teilweise außergewöhnliche Laternen – sowohl Kandelaber als auch Leuchten – die alle Stürme der Zeit überdauert haben. Die ältesten Exemplare sind deutlich über 100 Jahre alt. Dies gilt auch für Art des Betriebes. Die Einführung der Gasdruckfernzündung im Jahr 1911 war seinerzeit geradezu revolutionär, und diese Fernzündung findet heute genauso wie vor mehr als 100 Jahren ihre Anwendung. Leider ist aber ein Ende absehbar, da in Kürze nicht nur die Art des Erdgases wechselt, sondern auch die Form der Zündung. Künftig werden die Düsseldorfer Gaslaternen nicht mehr mit mechanischen Fernzündern, sondern mit elektronischen Zündgeräten ein- und ausgeschaltet – oder besser ausgedrückt: Gezündet und gelöscht.

EIN BLICK ZURÜCK - STÄDTISCHE GASLATERNEN SEIT 1866

Die Geschichte der städtischen Gasbeleuchtung beginnt am 20. September 1866 mit der Inbetriebnahme des ersten kommunalen Gaswerks, allerdings brannten schon vor dieser Zeit Gaslaternen privater Betreiber, erstmals konnten staunende Besucher am 14. September 1840 Gaslicht im Düsseldorfer Theater erleben.

Eine ausführliche Reportage über die Geschichte der Düsseldorfer Gasbeleuchtung steht im Zündfunken, Heft Nr. 67 (Seite 6ff.)



Links: Aus Frankfurt/Main bekannter Gusskandelaber mit sechseckiger Gaslaterne (Vorgängermodell) vor der Kunsthalle 1890; rechts Gaslaternen (Vorgängermodell) an der alten Städtischen Tonhalle um 1894; unten Gaslaternen auf Frankfurter Gusskandelabern am Jan-Wellem-Denkmal (um 1875). Bildquellen: unbekannt





Oben: Am Ratinger Tor sind 1905 Frankfurter Gusskandelaber zu sehen, nun bestückt mit dem heute bekannten Modell „Alt-Düsseldorf“ und stehendem Gasglühlicht mit Handbetrieb. Unten: Um 1910 stehen prächtige mehrarmige Gaskandelaber mit den „Alt-Düsseldorfer“ Laternen vor der Kunsthalle und dem Bismarckdenkmal.
Bildquellen: unbekannt/Ansichtskarten



Die heute als „Alt-Düsseldorfer Modell“ bezeichnete sechseckige Gaslaterne war nicht die erste Gasleuchte in Düsseldorf. Leider liegt auch im Dunkeln, wann dieses sechseckige Modell erstmals auf den Straßen der Stadt aufgestellt wurde, vermutlich muss es um 1900, vielleicht wenige Jahre früher gewesen sein. Auch die erstmalige Verwendung des heute bekannten Düsseldorfer Gusskandelabers ist bisher nicht zu ermitteln, er dürfte ebenfalls um 1899/1900 seine Premiere gehabt haben. Von diesem Kandelaber gab es auch etwas abweichende Typen, teilweise mit mehr Verzierungen. Man spricht daher auch vom sogenannten Düsseldorfer „Schlosskandelaber“. Als die städtische Gasbeleuchtung eingeführt wurde, verwendete man Laternen, die heute längst verschwunden sind. Außerdem dürfte es abweichende Modelle in den umliegenden Orten, die später nach Düsseldorf eingemeindet wurden, gegeben haben.



Oben links: Sogenannter „Schlosskandelaber“; rechts der übliche Düsseldorfer Gusskandelaber. Unten das Modell „Alt-Düsseldorf“ in der Gasleuchtenwerkstatt der Stadtwerke. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm



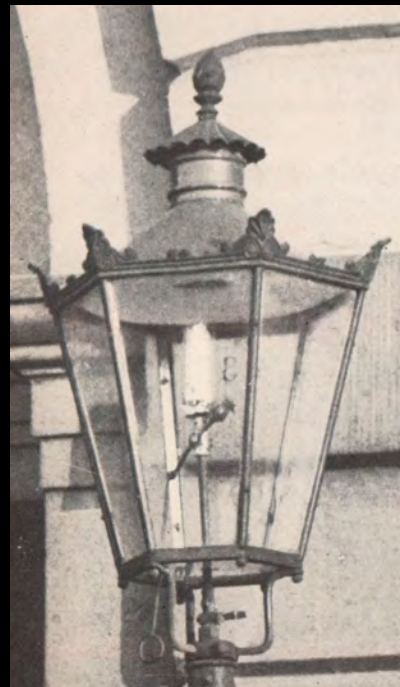
Gaslaternen auf sogenannten Francke-Kandelabern (Fa. Carl Francke, Bremen) am Gerresheimer Kriegerdenkmal (um 1910). Ein Francke-Kandelaber wurde bis heute in Düsseldorf erhalten.



Schon in früher Zeit wurden Gaslaternen auch auf Wandkonsolen (Wandarmen) unterschiedlichster Bauart montiert. Ebenso verbaute man kurze Kandelaber zur Befestigung auf Mauern oder Sockeln. Bis heute ist eine Vielzahl von Wandkonsolen erhalten geblieben, manche sehr alt, andere nach 1945 hergestellt. Für Kandelaber wie für die sechsseitige „Alt-Düsseldorfer“ Leuchte kann kein spezieller Hersteller ausgemacht werden, im Laufe der Jahrzehnte ist von mehreren ortsansässigen Produzenten auszugehen. Das Dach der „Alt-Düsseldorfer“ Gaslaterne fällt gegenüber anderen sechseckigen Leuchten auf, wegen der Form sowie dem Rauchabzug sprach man dabei zeitweise auch vom sogenannten „Faltendach“. Die heute bekannten, ältesten Dächer dürften aus den 1930er Jahren stammen. Als Hersteller gilt eine Firma Scherff oder auch Schärf, über die jedoch nichts Konkretes herauszufinden war. Die Firma titulierte später als Firma Strick – Inhaber Werner Strick – und stellte das Laternenmodell „Alt-Düsseldorf“ weiter bis über das Jahr 2000 hinaus her, man belieferte die Stadtwerke Düsseldorf. Die Firma Strick verschwand jedoch irgendwann. Das Modell „Alt-Düsseldorf“ wurde später auch von der hessischen Firma Friedhelm Trapp in Mainhausen hergestellt und vertrieben. Auch die bekannte Firma Gebrüder Schneider in Hamm (heute GICS Leuchten) produzierte dieses Modell, lieferte es aber zu keinem Zeitpunkt nach Düsseldorf aus. Stattdessen gingen die neuen Modelle an viele andere Städte, da sich das Modell doch einiger Beliebtheit erfreute.



Oben: Wandkonsole (Hersteller Firma Rech) mit Alt-Düsseldorfer Gaslaterne in der Bäcker-gasse, Blick nach Norden zur St. Maxkirche (1952). Bildquelle: unbekannt; unten gleicher, sehr seltener Wandkonsolentyp in der Hammer Dorfstraße. Aufnahme von 2015. Bild: Thomas Schmitz



„Alt-Düsseldorfer“ Gaslaterne mit Handbetrieb und stehendem Gasglühlicht, Bild von 1897, ein sehr frühes Foto dieser Laterne. Bild: unbekannt

IMMER MEHR LEUCHTENFORMEN

Mit dem Aufkommen technischer Neuerungen wie dem hängenden Gasglühlicht oder der Druckwellenfernzündung wurden auch andere Laternenmodelle in der Stadt aufgestellt, hier wäre noch einiges an Archivarbeit zu leisten, um sich einen Überblick zu verschaffen. Zudem gab es Sonderbauformen wie die Leuchten auf der Königsallee. Prächtige, mehrarmige Platzkandelaber mit meist „Alt-Düsseldorfer“ Laternen standen auf diversen Plätzen der Stadt. Diese Tradition hat sich bis heute erhalten, selbst in manchen Stadtteilen stößt man auch im Jahr 2019 auf mehrarmige Gaskandelaber, wahlweise mit zwei bis fünf „Alt-Düsseldorfer“ Laternen. Allerdings handelt es sich bei den mehrarmigen Kandelabern um neuere Modelle.

Abgesehen vom schon erwähnten „Alt-Düsseldorfer“ Gusskandelaber stellte die Stadt auch andere Modelle auf, bekannt ist unter anderem der sogenannte Vorort-Kandelaber „Modell Sachsenhausen“ aus Frankfurt am Main – Hersteller unbekannt – sowie der einst von der Bremer Francke-Werken – Inhaber Carl Francke – produzierte Gusskandelaber. Einer davon hat bis heute alle Zeiten überdauert und findet sich im Stadtteil Rath.

DIE STÜHLEN-KANDELABER

Ebenfalls als Rarität anzusehen ist ein wuchtiger Gusskandelaber, bei dem der Hersteller auf jede Form von Verzierungen und Schmuck verzichtet hat. Die Kölner Firma Peter Stühlen stellte der Öffentlichkeit im Jahr 1920 diesen Kandelaber vor. Der Lichtständer war sozusagen die republikanische Antwort auf all die Kandelaber und Lichtträger der Kaiserzeit mit ihren zahlreichen Schmuckelementen im Historismus oder Jugendstil. Ab 1920 verbreitete sich dieser gusseiserne Kandelaber schnell und wurde in vielen Städten verwendet. Heute findet man diesen Laternenmast nur noch in Düsseldorf sowie in der Kleinstadt Nettetal-Lobberich.



Die Stühlen-Kandelaber wurden in Düsseldorf mit einem Leuchtentyp bestückt, der gut zehn Jahre vorher auf den Markt gebracht worden war. Ursprünglich von der Kölner Firma Rech Laternenbau vorgestellt sollte die Gaslaterne der „Bauart Köln“ zu einer der meist verbreiteten Straßenlaternen in Deutschland werden. Dieser Gaslaterneentyp wurde später in ähnlichen Formen von allen namhaften Leuchtenherstellern wie Schneider, Hirschhorn, Vulkan, Ehrich & Graetz, Bamag u.v.m. produziert. Markant war an diesen Leuchten vor allem der hohe Kamin, ein häufig aus Kupfer hergestelltes Dach bekrönte diese Leuchte. Das Dach wiederum wurde von zwei Rohrstreben – optisch wie eine Lyra – gehalten, welche man auf einer gusseisernen, geschwungenen Gabel montierte. Diese Befestigungen wurden einige Jahre später auch in vereinfachten, sachlichen Formen angeboten. Das 1919 gegründete „Bauhaus“ beeinflusste bekanntermaßen auch die Leuchtenhersteller. Der 1909 erstmals vorgestellte Laternentyp „Bauart Köln“ von Rech brach völlig mit den bis dahin eingesetzten sogenannten Modellleuchten wie „Alt-Düsseldorf“. Form und Art der Bedienung waren seinerzeit absolut neu.

In Düsseldorf sprach man später fälschlicherweise von sogenannten „Stühlen-Laternen“, obwohl die in Köln ansässige Firma Stühlen nie Leuchten, nur Kandelaber produzierte. Die Dächer mit den hohen Kaminen wurden wahrscheinlich ab den 1960er Jahren immer mehr durch die heute in Düsseldorf verwendeten Dächer ersetzt, die letzten vermutlich um 1980 herum. Ab 1950 kam das „Modell Dresden“ der Firma Rech bei Ansatz- und Aufsatzleuchten zum Einsatz, davon hat eine Handvoll Aufsatzleuchten überlebt, man findet sie u.a. in Benrath.



Stühlen-Kandelaber mit Gasleuchte der „Bauart Köln“ auf der Königsallee, hinten die Galerie des Kunsthändlers Max Stern. Bildquelle unbekannt.



Oben: Stühlen-Kandelaber mit Leuchten „Bauart Köln“ auf der Grafenberger Allee in den 1960er Jahren. Rechts Stühlen-Kandelaber auf dem Luegplatz in Oberkassel (Januar 1938). Bildquelle: unbekannt

Heute existieren in Düsseldorf zwischen 50 und 60 dieser Stühlen-Kandelaber mit den entsprechenden Gasaufsatzleuchten, die meisten stehen in Benrath. Vor einigen Jahren dachte man noch, es seien deutlich mehr. Leider sind die meisten dieser Stühlen-Kandelaber in keinem guten Zustand und müssten aufgearbeitet werden. Wichtig ist aber, dass man sie erhält. Auffällig bei diesem Gasleuchten-Typ sind die bereits genannten gusseisernen Flanschbügel mit Ringzapfen. Als ebenso besonders ist bei den Gasaufsatzleuchten der bis heute bekannte 3-Zoll-Gewindeanschluss bei den gasführenden Stahllichtmasten anzusehen.





Stühlen-Kandelaber mit Laternen „Bauart Köln“ auf der Königsallee (um 1935). Gut zu sehen die Blohm-Glocken, dahinter NS-„Fahnschmuck“. Bildquelle unbekannt.

MODERNE GASLEUCHTEN AB 1920

Mit der Modernisierung der Gasstraßenbeleuchtung ab den 1920er Jahren wuchs auch in Düsseldorf die Zahl der Aufsatzleuchten, ab den 1930er Jahren ergänzt durch die Variante der Ansatzleuchten. Letztere waren entwickelt worden, um wegen des zunehmenden Straßenverkehrs durch Versetzen des Lichtpunktes in die Straßenmitte mehr Licht auf die Fahrbahn zu bringen. Schlussendlich geht die Entwicklung des sogenannten „Peitschenmastes“ auf die neu entworfenen Gasansatzleuchten zurück. Die Stadt setzte zu dieser Zeit vor allem auf die Hersteller Rech Laternenbau, Vulkan und Schneider. Die Modelle „Köln“ kamen vor allem von Rech und Vulkan, später gesellten sich vor allem die Modelle „Modell Dresden“ von Rech, „Modell Neulicht 52“ von Schneider sowie das Modell „Nr. 87“ von Vulkan hinzu. Auch soll es zeitweise ein sogenanntes „Modell Düsseldorf“ von Vulkan gegeben haben. Ein interessantes und in Düsseldorf weit verbreitetes Modell war die Rech-Gasleuchte „Modell 33c“. Hinter dieser eher technischen Bezeichnung stand eine Laterne mit einem auffälligen Stufendach. Heute gibt es diese Leuchte nicht mehr in Düsseldorf. Nach 1950 begannen die Stadtwerke, viele schadhafte Rech-Laternendächer schrittweise durch Neuteile

zu ersetzen. Nun veränderte die Düsseldorfer Gasbeleuchtung bei den Aufsatz- und Ansatzleuchten allmählich ihr Gesicht. Wie bei einem Baukastensystem wurden die Leuchten durch Teile diverser Hersteller verändert. Bei vielen Gasansatzleuchten wurden die „Modell Dresden“-Dächer gegen Dächer von Vulkan ausgetauscht, vor allem, weil das Herstellungsmodell für „Modell Dresden“ angeblich verloren gegangen war. Doch dann stellte die Firma Vulkan die Produktion von Gaslaternen ein, die Stadtwerke entschieden daraufhin offenbar, zukünftig „Neulicht“-Dächer der Firma Schneider einzusetzen.



Oben: Das Rech-Modell „33c“ mit dem markanten treppenartigen Dach als Aufsatz- und Ansatzleuchte, beide sind mit Blohm-Glocken bestückt. Die Stahlmasten stammen von Mannesmann, links das Mast-Modell „Stadtgas“, rechts das Modell „Düsseldorf“. Bilder (1930er Jahre): Sammlung Klaus Gevatter.
Rechts: Stühlen-Kandelaber mit einer Rech-Gasleuchte der „Bauart Köln“, hier als Besonderheit mit Ringbügel. Das Bild entstand 1954 am Volksgarten.
Bildquelle: unbekannt

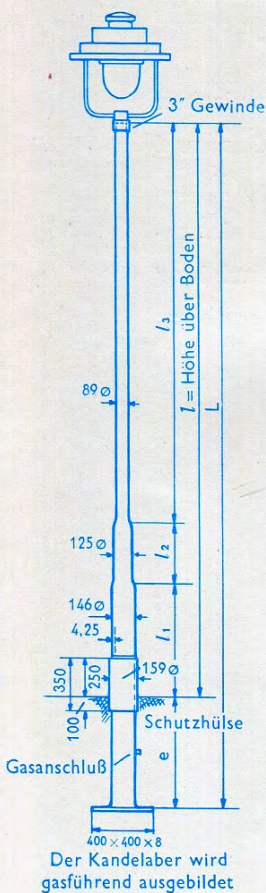
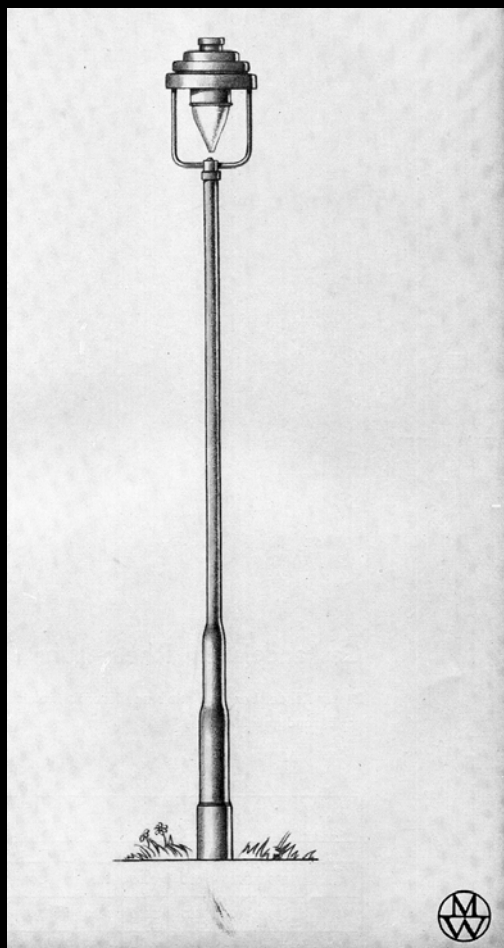


MANNESMANN-GASLICHTMASTE

Die Gasleuchte links sowie unten (Rech. Modell 33c) ist seit den 1960er Jahren verschwunden, doch Maste dieser Art finden sich nach wie vor in großen Stückzahlen. Enden die Ansatzlichtmaste (unten) am Ausleger mit einem 2-Zoll-Gewinde, stammen sie mit Sicherheit aus der Zeit vor 1945. Bei den Masten für Aufsatzleuchten (links) ist die Zeit der Herstellung nicht ganz so eindeutig bestimmbar.

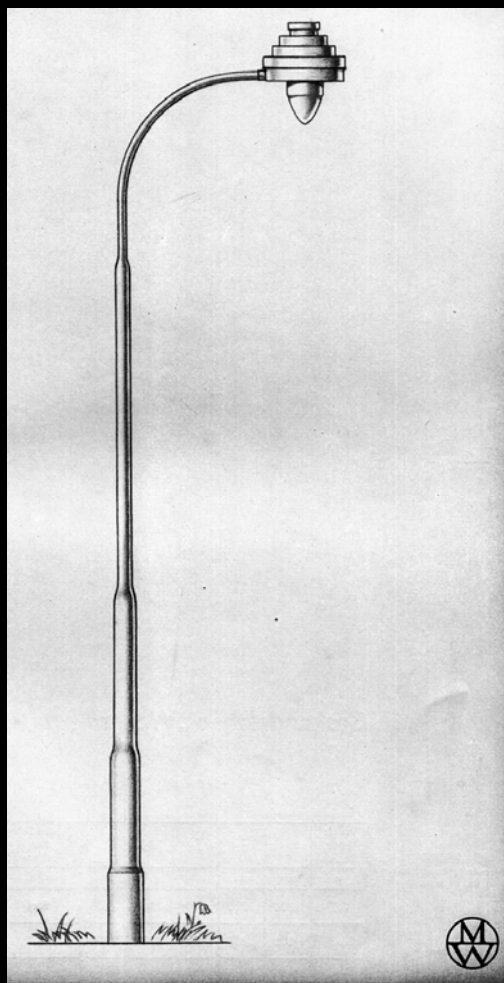
Unten: Das berühmte Firmen-Logo von Mannesmann.

Abbildungen: Sammlung Klaus Gevatter



Gaskandelaber „Stadtgas“

Höhe ü. Boden <i>l</i>	Erdstück <i>e</i>	Schußlängen			ganze Länge <i>L</i>	Rohr-gewicht ca. kg	Kompl. Gewicht mit Schutzhülse und Fußplatte ca. kg
<i>l</i>	<i>e</i>	<i>l</i> ₁	<i>l</i> ₂	<i>l</i> ₃	<i>L</i>		
3,5	700	700	400	2400	4200	50	67
4	800	800	500	2700	4800	57	74
4,5	800	900	600	3000	5300	63	80



Gaslichtmast „Düsseldorf“

Während die Maste mit Aufsatzleuchten besonders die Bürgersteige beleuchten, ist der Mast „Düsseldorf“ so ausgebildet, daß gleichzeitig die Begrenzung des Fahrweges gekennzeichnet wird. Die Leuchte ragt in die Fahrbahn hinein. Lichtpunkthöhen unter 4,6 m werden zur Wahrung des Fahrprofils nicht geliefert.

Lichtpunkt-höhe	<i>e</i>	<i>l</i> ₁	<i>l</i> ₂	<i>l</i> ₃	<i>l</i> ₄	<i>L</i>	Gewicht des Rohres ca. kg	Gewicht des kompl. Mastes ca. kg
<i>m</i>	<i>mm</i>	<i>mm</i>	<i>mm</i>	<i>mm</i>	<i>mm</i>	<i>mm</i>		
4,6	800	1000	850	1750	1370	5920	71	92
5	1000	1100	900	2000	1370	6520	79	100
5,5	1000	1200	1000	2300	1370	7020	85	106

DIE VEREINHEITLICHUNG DER GASBELEUCHTUNG

Vor allem in der zweiten Hälfte der 1960er Jahre – noch vor der Umstellung auf Erdgas – veränderte sich so das Aussehen der bis dahin meist original erhaltenen Gaslaternen. Mit dem Kombinieren verschiedener Bauteile unterschiedlicher Leuchtenmodell-Hersteller wurden Gasleuchten teilweise recht willkürlich zusammengebaut, Einzel- oder Ersatzteile der Firmen Rech und Schneider – noch dazu aus unterschiedlichen Zeitabschnitten – zusammengesetzt. Ziel war offenbar eine Vereinheitlichung der Gasstraßenbeleuchtung – die ausdrucksvollen Dächer der „Bauart Köln“ sowie die treppenförmigen Dächer des Modells „33c“ von Rech verschwanden aus dem Stadtbild. Alle bekamen einen einheitlichen Look, es ist der Dachtyp „Modell Neulicht“, der heute in Düsseldorf zu sehen ist (*Bild unten*). Der Nachteil dieses Daches war, dass es nicht richtig auf die von der Firma Rech hergestellten Leuchten-Unterteile passte und daher durch Zwischenstücke unter dem Dachscharnier ausgeglichen werden musste. Man sieht auch heute, dass manche Dächer der Gasansatzleuchten von unten betrachtet schief sitzen.



Gasansatzleuchte „Modell Dresden“ von Rech – mit Blohmglocke – an einem klassischen Auslegermast (1953). Dieser Mast war eine Entwicklung der Gasbeleuchtungsindustrie. Bildquelle: Slg. Klaus Gevatter



Mit der Vereinheitlichung der Gasstraßenbeleuchtung war die in Hamm ansässige Firma Schneider weiter gut im Geschäft. Das Unternehmen lieferte neben den Dächern auch Reflektoren und Kamine, speziell für Düsseldorf wurden besondere Ausführungen mit Schnappverschluss für die Glasglocke an die Stadtwerke Düsseldorf geliefert. Auch die eigentlich von Rech hergestellten Scharniere wurden später durch Baugleiche – nun jedoch ohne die Firmen-Aufschrift „Rech“ – ersetzt.

Ursprüngliche Vulkan-Lyren sind heute durch die etwas schlankere Krümmung der Rohre zu erkennen. Relativ häufig zu finden sind in den Gasansatzleuchten noch alte Rech-Konvex-Reflektoren, in den Gasansatzleuchten wurden sie inzwischen weitestgehend ausgetauscht.



Gasansatzleuchten „Modell Dresden“ auf der Kölner Landstraße (1950er Jahre). Bildquelle unbekannt/Sammlung ProGaslicht

GASLICHTMASTE IN UNTERSCHIEDLICHEN BAUFORMEN

Die Stahllichtmaste bei den Aufsatzleuchten gibt es in unterschiedlichen Bauformen, mal glatt, mal abgetreppt. Bei den Ansatzleuchten besitzen die Stahllichtmaste Ausleger mit teilweise völlig unterschiedlichen Auslegern. Es gibt sie in Kurzform, aber auch mit extremer Ausladung. Ferner die halbrunden Stahlrohrausleger als Wandbefestigung (Firma Benteler, Bielefeld), zum Beispiel in der Glashüttensiedlung.

Ebenfalls signifikant war die Veränderung des Farbanstrichs bzw. der Farbe der Dach-Emallierungen bei den Gasleuchten. Zu Beginn der 1950er Jahre waren die Gaslaternen in einem hellen „Reseda-Grün“ gehalten, doch man entschloss sich um 1985, sie im viel dunkleren „Tannen-Grün“ zu streichen. Angeblich geschah das auf Wunsch des Denkmalschutzes. Über viele Jahre wurden die Dächer zwecks Um-Emallierung an die Firma Schneider in Hamm geschickt. Dieses Grün gilt bis heute als die typische Farbe der Düsseldorfer Straßenbeleuchtung. Vereinzelt sind auch heute Leuchten im hellen Grün anzutreffen, der Umfärbungsprozess gilt als noch nicht abgeschlossen.



Stühlen-Kandelaber in Golzheim



Modell Dresden auf Stühlen-Kandelaber



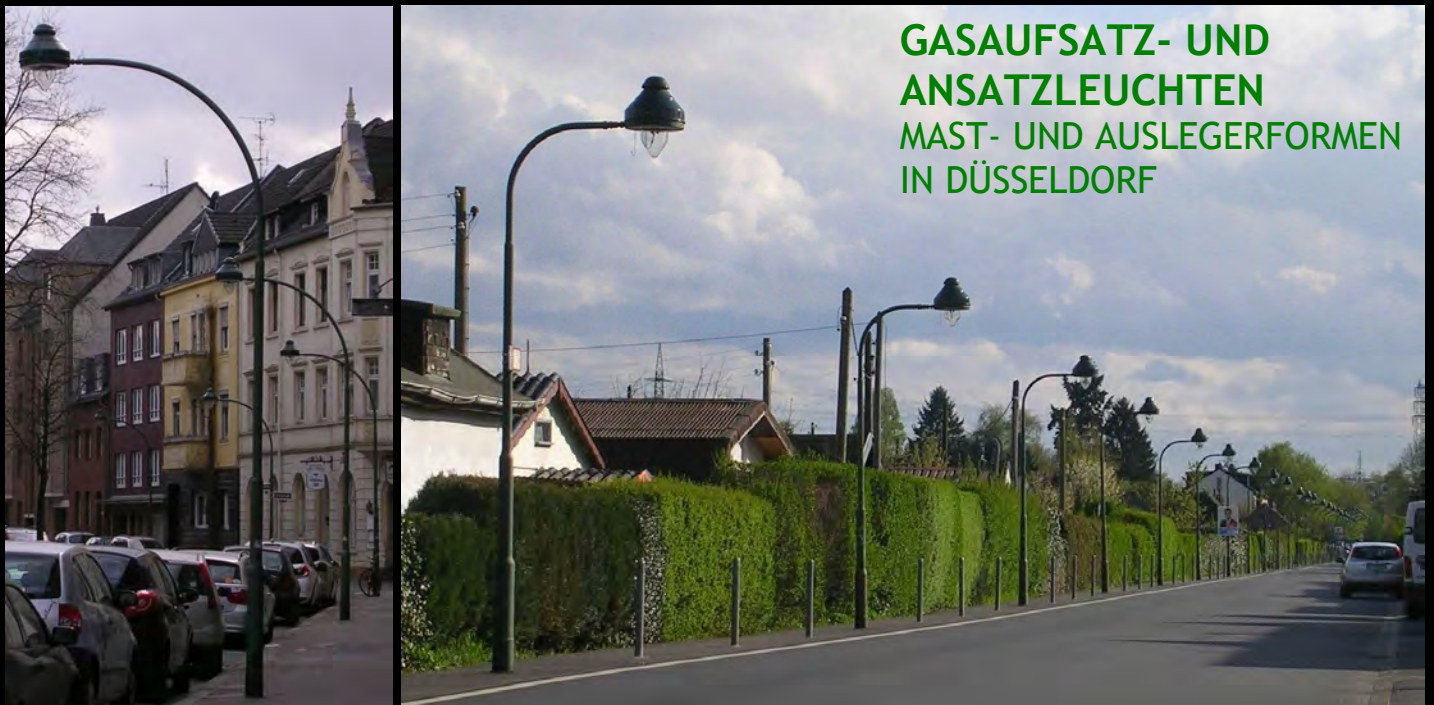
Gaslaternen auf Stühlen-Kandelabern tragen heute fast ausschließlich das Düsseldorfer Standard-Dach.



Farben-Potpourri: Gasleuchten mit hell- und dunkelgrünen Dächern in einer Düsseldorfer Straße. Alle Bilder: Bettina Raetzer-Grimm



**GASAUFSATZ- UND
ANSATZLEUCHTEN
MAST- UND AUSLEGERFORMEN
IN DÜSSELDORF**



Ansatzleuchten in der Ellerkirchstr., Bertastr., Robertstr., Erich-Müller-Straße. Bilder: Thomas Schmitz (3) und Bettina Raetzer-Grimm

DIE GASREIHENLEUCHE - TYPISCH FÜR DIE NACHKRIEGSMODERNE



Gasreihenleuchte „L 56“ der Firma Schneider. Die Aufnahme entstand 2012 in der Fichtenstraße.
Bild: Thomas Schmitz

Einigermaßen original blieben dagegen die in Düsseldorf eingesetzten Gasreihenleuchten „L56“ der Firma Schneider, allerdings wurden deren Flammen zu Beginn der 1990er Jahre reduziert, eine Entscheidung um Energie und Kosten zu sparen, die man im Nachhinein als unglücklich ansehen muss. Die Reduzierung betraf auch alle Ansatz- und Aufsatzleuchten. Fast alle neunflammigen Brenner wurden abgeschafft, sechsflammige auf vierflammige Brenner reduziert. Als die Schneider-Gasreihenleuchten erstmals in der Stadt aufgestellt wurden, verwendete man gleichzeitig auch ein Gasreihenleuchtenmodell der Firma Rech, was sich jedoch nicht durchsetzen konnte. Möglicherweise haben sich die Stadtwerke Düsseldorf in den 1950er Jahren auch am Aufstellen von Gasreihenleuchten der Firma Bamag versucht, ausschließen kann man das nicht, es fehlen aber Nachweise dazu. Reihenleuchten sind verteilt im ganzen Stadtgebiet anzutreffen, viele wurden zuletzt jedoch abgebaut.

Es gibt unterschiedliche Formen bei den Gaslichtmasten. Besonders auffällig sind wuchtige Maste mit sehr weiter Ausladung, die man nur aus Düsseldorf kennt. Hier kann man durchaus von Peitschenmasten der extremsten Variante sprechen. Daneben gibt es teils leicht abweichende

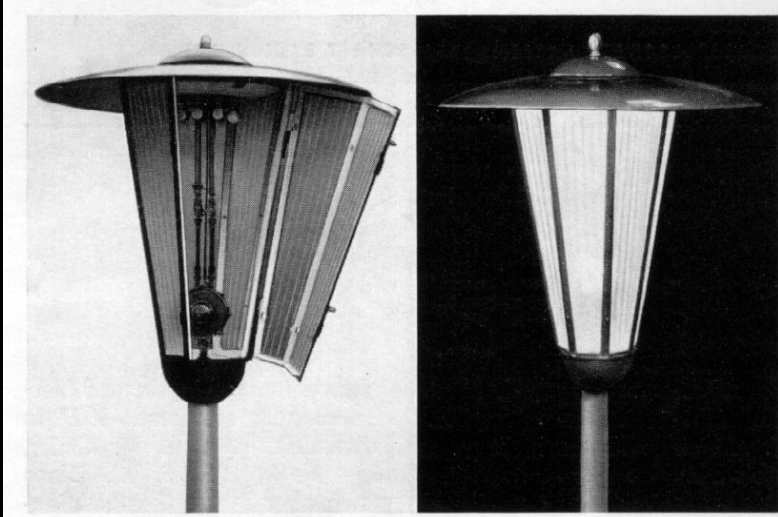
Formen. Bis vor etwa acht Jahren existierten auch Stahlmaste mit daran befestigten Doppelauslegern, die letzten vier dieser Art wurden 2010/2011 in der Ulenbergstraße durch „einfache“ Reihenleuchten ersetzt. Eine Sonderleuchte steht in der Silberstraße in Benrath, es ist ein zweiarmiger Stahlmast, vermutlich ein Eigenbau der Stadtwerke Düsseldorf. Gasreihenleuchten des Typs „L56“ sind derzeit auch in Frankfurt am Main sowie in Baden-Baden zu finden.



Oben: Weitausladende Peitschenmaste mit Reihenleuchten in der Bruchstraße (2009). Bild: Bettina Raetzer-Grimm
Links oben Doppelreihenleuchte in der Silberstraße (2010); daneben Reihenleuchtenmast mit Doppelausleger in der Ulenbergstraße (2009) – inzwischen abgebaut.
Links unten : Thewissenweg 2009. Bilder: Thomas Schmitz

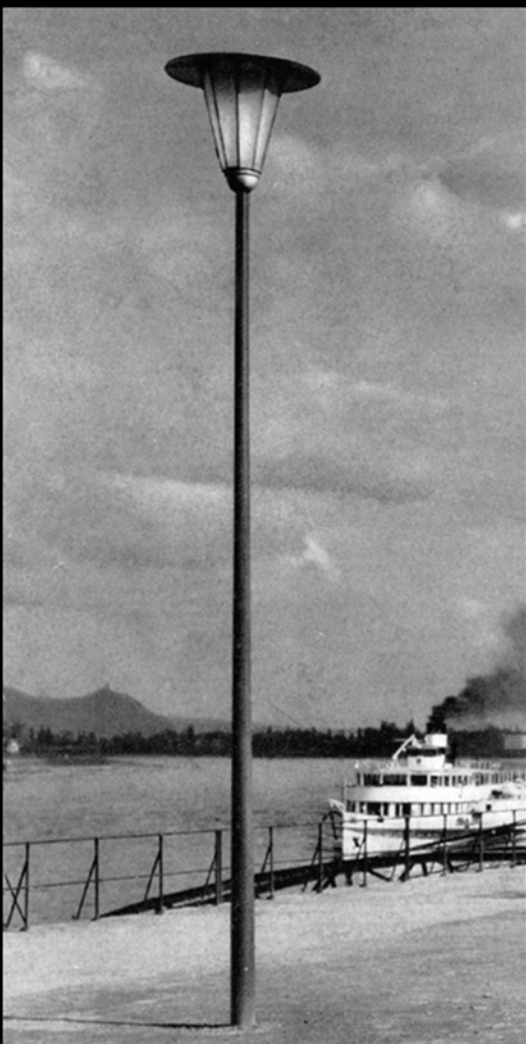
DIE PILZ-GASLEUCHTEN

Die heute in Düsseldorf vorhandenen „Pilz-Gasleuchten“ in drei verschiedenen Größen werden als „Modell Frankfurt“ – Hersteller Firma Rech – bezeichnet, doch korrekt ist das nur für die kleine und mittlere Ausführung. Hinter der großen Variante steht das „Modell Königsallee“, das heute fälschlicherweise als „großes Modell Frankfurt“ tituliert wird. Die Düsseldorfer Pilz-Gasleuchten haben inzwischen ihre Originalbrenner eingebüßt und besitzen ebenfalls einen Spezialanschluss, jedoch mit 2 ½ Zoll, daher sind sie nicht mit den Masten der Aufsatzleuchten kompatibel. Die Straßenleuchte „Modell Frankfurt“ wurde ursprünglich als Elektroleuchte konstruiert, auch von anderen Leuchtenherstellern. Sie ist wie die Gasreihenleuchte ein typisches Kind der 1950er Jahre und bereicherte in vielen Kommunen das Stadtbild, so auch in der namensgebenden Stadt Frankfurt am Main. Zeitgeschichtlich kam dieser Leuchtentyp kurz vor der Präsentation der Gasreihenleuchte auf die Straßen und Plätze.



Die Pilzgasleuchte „Modell Frankfurt“. Bild: Slg. Klaus Gevatter

Mehr über Pilzleuchten im Zündfunken, Heft Nr. 30



Das Modell „Königsallee“ an der Bonner Rheinpromenade (1950er Jahre).
Bild: Sammlung Klaus Gevatter



Pilz-Gasleuchte mit zwei 4-flammigen Brennern. Bild: Joachim Raetzer

EINE VIELFALT AN DENKMALWÜRDIGEN GASLEUCHTEN

Trotz des außergewöhnlich weitreichenden Bestandes an Gasstraßenleuchten sind im Laufe der Jahrzehnte eine ganze Reihe von Leuchten-Modellen verloren gegangen. Doch festzuhalten ist, dass die Landeshauptstadt auch heute eine außergewöhnlich große Zahl denkmalwürdiger Gasleuchten besitzt. Mehrere Hundert der in den letzten Monaten inventarisierten Gasleuchten gelten als „seltene Bauart“. Die Denkmalschutzbehörden setzen sich dafür ein, sie unbedingt zu erhalten – einschließlich ihrer technischen Besonderheiten – und nach Möglichkeit auch an ihrem derzeitigen Standort zu belassen.



Bild: Thomas Schmitz



Bild: Thomas Schmitz

ENTSCHEIDUNG IM KOMMENDEN JAHR

In den kommenden Wochen stehen wohl Entscheidungen an. Es geht um die Frage: Wie viele Gasleuchten bleiben erhalten und an welchen Standorten? Dass es den engagierten Gaslicht-Schützern, der Initiative Düsseldorfer Gaslicht und dem Verein ProGaslicht am liebsten wäre, es würden nahezu alle erhalten, versteht sich wohl von selbst. Und auch knifflige Fragen wie „Nachzertifizierungen“ („Baumuster“) von Gasleuchten und deren Bauteilen sollten gelöst werden können. Die Umstellung auf das neue Erdgas „H“ und die damit einhergehende Änderung des Zünd- und Löschvorgangs ist beschlossene Sache. Nun gilt es, das Beste daraus zu machen.

Es wird Zeit, dass eine Entscheidung zugunsten der Gasbeleuchtung getroffen wird. Es wäre der Lohn für die seit vielen Jahren engagierten Düsseldorfer Bürgerinnen und Bürger. Düsseldorf würde mit seiner außergewöhnlichen Straßenbeleuchtung zu einem weltweit einzigartigen Ort.

Bettina Raetzer-Grimm
Quelle: Klaus Gevatter, Heidelberg

Umfassende Infos zur Gasbeleuchtung in Düsseldorf unter anderem auch in folgenden Zündfunke-Ausgaben:

Nr. 67 – Die Geschichte der Düsseldorfer Gasbeleuchtung

Nr. 68 – Übersicht des gesamten Gasleuchtenbestandes in Zahlen. (Stadtbezirke und Leuchtentypen)

Nr. 71 – Fakten rund um das Düsseldorfer Gaslicht

Nr. 72 – Der Kampf um das Gaslicht – wie es begann

Nr. 80 – Bürgerdialog zur Zukunft der Gaslaternen



Bilder: Thomas Schmitz (5), Bettina Raetzer-Grimm



GASLICHT-SPAZIERGÄNGE

Nachdem am 29. November der letzte Spaziergang in diesem Jahr stattfand - im Mittelpunkt stand der Stadtteil Mörsenbroich - gönnen wir uns vorerst eine kleine Pause. Auch im neuen Jahr werden selbstverständlich wieder unsere sehr beliebten GasLicht-Spaziergänge stattfinden, voraussichtlich aber erst zu Beginn der wärmeren Saison. Infos darüber gibt es rechtzeitig auf unserer Webseite.

<https://www.initiative-duesseldorfer-gaslicht.de/aktuelles/>

DÜSSELDORF - SPEZIAL

WANDEL - DIE ZAUBERHAFTE WELT VON MARKUS WILDHAGEN

Wer Gaslaternen liebt, dem sagt man auch nach, ein Faible für andere ausgefallene Dinge zu haben. So sind viele Gaslicht-Begeisterte auch Liebhaber historischer Fahrzeuge aller Art, also Oldtimer jeder Couleur, Eisen- und Straßenbahnen, oder Utensilien aus der Geschichte von Industrie und Technik spielen eine wichtige Rolle. Ebenfalls naheliegend ist, dass sich Leute mit der Begeisterung für das Besondere nicht unbedingt mit IKEA-Möbeln einrichten. Stil, Ambiente, Wohlfühlfaktor ist da eher gefragt. Man sucht das gewisse Etwas – und findet es, je nach der Größe des Geldbeutels, in Antiquitätengeschäften, auf Börsen oder Trödelmärkten – oder schon mal im Internet. Ebay & Co. lassen grüßen.

Doch Antikhandel ist nicht gleich Antikhandel. Wer also das Ausgefalle, das Abgefahrene liebt – dem empfehlen wir den Besuch eines ganz besonderen Ortes in der Friedenstraße 62 im Düsseldorfer Stadtteil Unterbilk. Dort befindet sich die 1.300 Quadratmeter große Ausstellungshalle „Wandel-Antik“. Es ist die zauberhafte Welt des Düsseldorfer Geschäftsinhabers Markus Wildhagen.

Als wir die Halle im letzten September voller Neugierde besuchten und stöberten, waren wir hin und weg, wie es so schön heißt. Ein derart gut sortiertes, unglaublich spannendes und vielschichtiges Angebot wunderbarer Ausstellungsstücke – fast alle käuflich zu erwerben – hatten wir zuvor noch nie gesehen. Man kann durch die einzelnen Räume der Halle geradezu lustwandeln – ob daher auch der Name „Wandel-Antik“ kommt? Neben ausgefallenen Möbelstücken unterschiedlichster Stilrichtungen wie Jugendstil, Art Deco oder Bauhaus findet sich dort Industriedesign, aber auch präparierte Büffelköpfe oder historische Kinderwagen.



Für die Licht-Liebhaber ganz besonders interessant: Es sind auch unzählige außergewöhnliche Lampen und Leuchten zu sehen, viele davon im Stil des Art Deco.

Geschäftsinhaber Markus Wildhagen und seine verzauberte Halle sind in Düsseldorf schon lange eine Institution. Schon mit 14 Jahren interessierte sich der kleine Markus für antike Möbel, stöberte auf Trödelmärkten und ging dort auf Schatzsuche.

Markus Wildhagen lernte ursprünglich Industriekaufmann, doch sein Interesse galt vor allem Antiquitäten, möglichst außergewöhnlich sollten sie sein. Schließlich beschloss er, sein Faible zum Beruf zu machen. Im Jahr 1993 ging es los, gründete „Wandel-Antik“ und stellte sein Angebot auf einer recht kleinen Fläche aus. Standort ist der Düsseldorfer Hafen. Doch lange kann er dort nicht bleiben, das Gebäude, indem er sein Geschäft hat, soll abgerissen werden.



Schließlich muss er das Feld räumen, mit 30 LKW's wandern seine kostbaren Stücke zum neuen Geschäfts-Standort in der Worringerstraße 57. Die neue Adresse bietet einen enormen Vorteil: Die Verkaufsfläche ist auf 850 Quadratmeter gestiegen. Endlich gibt es ein Schaufenster, viele Autos fahren am Geschäft vorbei, die Umsätze gehen allmählich hoch. Wobei das Geschäftskonzept von Markus Wildhagen nicht nur auf den Verkauf, sondern auch den Verleih von Antiquitäten basiert. Das Mieten seiner spannenden Gegenstände, ob eine komplette Ladeneinrichtung oder nur ein Kronleuchter, ist ein ganz wesentlicher Bestandteil der Geschäftsidee. Es wird reichlich Gebrauch davon gemacht. Filmgesellschaften, die Filmstiftung NRW und Prominente aus der Filmbranche wie der langjährige Berlinale-Chef Dieter Kosslick suchen und finden bei „Wandel-Antik“ so manches für ihre Produktionen. Und so werden Möbelstücke und Einrichtungsgegenstände aller Art in bekannten Filmen wie „Hindenburg“, „Grand Hotel Budapest“, „Chocolate“ oder „Der Untergang“ zur Kulisse.

Auch Modefirmen werden auf die Welt von Markus Wildhagen aufmerksam. Er bekommt Angebote zur Schaufenstergestaltung von Tommy Hilfiger und GANT, liefert den Modeketten Requisiten zur Dekoration. Das Geschäft läuft gut, die Halle an der Worringer Straße wird zu klein. Noch einmal heißt es umziehen – diesmal nach Unterbilk. Aus 800 Quadratmetern Ausstellungsfläche werden 1.300 Quadratmeter. Zudem erweitert Markus Wildhagen sein Geschäftsmodell, seine Firma entwickelt jetzt auch komplette Innen-Einrichtungskonzeptionen vom Mobiliar bis zur Wand- und Bodengestaltung.

Markus Wildhagen ist in fünfter Generation Düsseldorfer und – was jetzt nicht wirklich erstaunt – ein leidenschaftlicher Befürworter der Gaslaternen. Er mag die rheinische Metropole, die Überschaubarkeit und kurzen Wege, die vielen schönen Gebäude. Was ihn stört, ist die weit um sich gegriffene Mittelmäßigkeit. Die sogenannte „Geiz-ist-geil“-Mentalität stößt ihm sauer auf.

ER sagt dazu:

„Wir haben alle nur ein Leben und in diesem Leben sollten wir uns auch Freude machen. Das kann was für einen Euro sein, es geht dabei gar nicht um Luxus, sondern um das Besondere.“

In letzter Zeit wurde Markus Wildhagen auch einer größeren Fernseh Zuschauer-Gemeinde bekannt. Er gehört zu den Händlern von Horst Lichters ZDF-Trödelshow „Bares für Rares“. In dieser Sendung kaufen Händler von Privatpersonen Gegenstände aller Art an, von Mobiliar über Schmuck bis zu Kuriositäten. Hauptsache alt oder ziemlich ausgefallen. Manches davon landet dann in der Antik-Halle in Düsseldorf-Unterbilk.

Wer Markus' wunderbare, aus der Zeit gefallene Welt besuchen will, sollte viel Zeit mitbringen. Eintauchen in ein verzaubertes Refugium und staunen denn eines steht fest: Das Suchen und – vielleicht – Kaufen im Internet kann die Vielfalt und die wunderbare Schönheit der antiken Welt von „Wandel-Antik“ nicht bieten. Lassen Sie sich verzaubern.

Bettina Raetzer-Grimm

Bilder: Bettina Raetzer-Grimm und Joachim Raetzer



Zu Besuch bei Markus Wildhagen „Wandel-Antik“

Wandel-Antik, Markus Wildhagen

Friedenstraße 62, 40219 Düsseldorf;

Telefon: 0211 - 90 15 87 12; Fax: 0211 - 90 15 87 22

E-Mail: wildhagen@wandel-antik.de

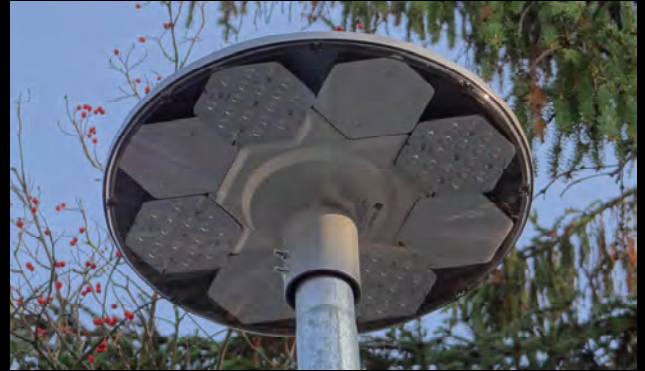
Öffnungszeiten Montag - Freitag: 11:00 - 18:30 Uhr

Samstag: 11:00 - 16:00 Uhr und nach Vereinbarung

<https://wandel-antik.de/>

BERLIN – UFOS ODER UNTERTASSEN? AUF JEDEN FALL SCHEUSSLICH!

Über Jahre hinweg scheint die Berliner Senatsverwaltung die Berlinerinnen und Berliner offenbar für dumm verkauft zu haben. Wir erinnern uns: Als bekannt wurde, dass fast alle Berliner Gaslaternen abgerissen werden sollten, kam der damals zuständige Staatssekretär Christian Gaebler aus der Hecke und verkündete der Öffentlichkeit vollmundig, man hätte für die Gaslaternen gemeinsam mit der Berliner Leuchtenindustrie eine tolle Alternative entwickelt. Elektrische Laternen, die optisch wie die bisherigen Gaslaternen aussehen, dafür ausgerüstet mit sparsamen LED, sollten in Zukunft den Berlinern heimleuchten. Und man begann mit dem großflächigen Abriss der Gasstraßenbeleuchtung. Im Bezirk Spandau stehen heute fast keine Gaslaternen mehr, dafür Tausende dieser Gas-Attrappen.



Name: „TownGuide“. Hersteller: Philips. Neue Laternen für Berlin – einfach schrecklich. Bild: Joachim Raetzer



Mit optisch ähnlich aussehenden LED-Attrappen wollte der Senat den Berlinern die „Umrüstung“ von Gas- auf Elektrobeleuchtung schmackhaft machen. Aufnahmen vom November 2012 in der Kreuzberger Pfuelstraße. Bilder: Joachim Raetzer und Ingolf Berger

Auch in anderen Bezirken ist die sogenannte „Umrüstung“ in vollem Gange. Charlottenburg, Reinickendorf, Wedding, Neukölln – überall installierte man die LED-Pseudogaslaternen. Doch dann fand irgendwann ein „Systemwechsel“ statt. Auffällig wurde das vor allem in den früheren Ostbezirken Marzahn-Hellersdorf und Köpenick. Hier hatte die Berliner GASAG nach der Wiedervereinigung beider Stadthälften die wenigen, vom SED-Regime übriggelassenen Gaslaternen auf Vordermann gebracht, zahlreiche neue aufgestellt und frische Gasleitungen verlegt. Im Osten standen plötzlich die modernsten Gaslaternen der Hauptstadt. Doch ausgerechnet hier begann die Senatsverwaltung zusammen mit ihrem Beleuchtungsmanager, diese Gasleuchten abzureißen und durch optisch gruselige LED-Leuchten zu ersetzen. Die Maste dünn wie Strohhalm, fünf Meter hoch, darauf balanciert eine Art Untertasse. Die neu installierten Leuchten sind zwar modern, aber extrem hässlich und erinnern in keiner Weise an die traditionelle Beleuchtung Berlins.

Jedenfalls war plötzlich keine Rede mehr von den sogenannten LED-Laternen in Gaslicht-Optik. Und diese Ungetüme werden nun offenbar auch in den ehemaligen West-Bezirken aufgestellt. Überall tauchen sie jetzt auf. In Charlottenburg, in Steglitz, in Lichtenrade – und wenn man den Äußerungen der Senatsverwaltung Glauben schenken kann, demnächst auch in Gesundbrunnen und Rudow. Offenbar ist es dem Senat zu teuer, weiter die „Premiumlösung“ – LED-Gaslaternen-Attrappen – umzusetzen. Zudem fließen wohl keine EU-Fördermittel mehr, denn damit wurde der Gaslaternen-Abriss zum großen Teil finanziert. Man setzt nun auf viel billigere, einfache Elektroleuchten. Wahlweise als Ufos, Untertassen oder Tellerminen – offizieller Name „Townguide“ – bezeichnet. 2.000 dieser Funzeln sollen bereits aufgestellt worden sein, 480 davon kamen als Ersatz für die bisherigen Gaslaternen.



„Untertassen“ für Kaulsdorf: In der Schwabenallee verschwinden im April 2019 die Gashängeleuchten. Bild: Matthias Abel

LUG UND TRUG

Wir haben schon vor Jahren die vermeintlichen Zusagen des Senats, man würde den Berlinern zuliebe optisch baugleiche Laternen – eben nur mit LED – anstelle der Gaslaternen aufstellen, nicht geglaubt. Nun ist festzustellen, wie sehr die Berliner angeschmiert worden sind. Dass die neuen Ufo-Leuchten nicht nur völlig unpassend für Berlin sind, sondern außerdem ein schauderhaft grelles Licht absondern, das einen wahlweise an eine Fleischthekebeleuchtung oder eine Flutlichtanlage erinnert, kommt auch noch dazu.

In den Berliner Zeitungen waren die neuen Leuchten kürzlich Thema. Die BZ berichtete von der Aufregung der Anwohner in der Prausestraße in Steglitz. Dor wurde eine defekte Gaslaterne komplett entfernt und durch diesen neuen futuristischen Ufo-Typ



Hier standen vor wenigen Wochen Gasaufsatzleuchten, jetzt wurden diese elektrischen Ungetüme aufgestellt. Bild: Nico Wolf

ersetzt. Anwohner regten sich über diese Leuchte auf, „ein Witz sei das, keine Laterne. Und überhaupt passe sie nicht in das Berliner Stadtbild.“ Als bei der „Stromnetz Berlin“ nachgefragt wurde, kam die Antwort, „dass seien künftig die Berliner Laternen, die überall aufgestellt würden. Die Umrüstung der alten Gasaufsatzleuchten auf LED-Technik sei zu teuer, deswegen gebe es jetzt ein völlig neues Modell.“ Auf der Homepage der zuständigen Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr findet sich dagegen der Hinweis, die Gaslaternen würden durch die LED-Attrappen im Gaslaternen-Stil ersetzt. Kein Wort von modernistischen „Untertassen“. Doch wie sehr diese Behörde die Bevölkerung hinters Licht zu führen scheint, brachte die Nachfrage der Zeitung „BZ“. Nun hieß es plötzlich, „ein Teil der Umrüstung erfolgt mit dem LED-Nachbau der Gasleuchte, ein weiterer Teil mit modernen LED-Leuchten.“ Und das gelte berlinweit. „Die alte Leuchte mit neuer Technik stelle man nur auf, wenn es aus „stadtgestalterischen Gründen in dem betroffenen Straßenzug nicht anders passt. „Sonst moderne LED-Leuchten.“ Welche Variante auf welche Straße kommt, werde erst entschieden, wenn die Umrüstung der kompletten Straße ansteht. Wer das wann und für welche Straßen entscheidet, konnte die Umweltverwaltung nicht mitteilen. Anders ausgedrückt: Die Wahl der neuen Straßenleuchte geschieht nach bester preußischer Gutsherrenart. Gelangweilte Lampenbeamten überlegen, welche Stadtteilbewohner sie besonders ärgern wollen. Viele Berliner fürchten nun, dass die „Untertassen auf Strohhalmen“ die seit Jahrzehnten bewährten Gaslaternenmodelle in vielen Wohnvierteln komplett ersetzen, das alte Ortsbild würde dann ruiniert. Die betroffenen Anwohner sind jedenfalls bedient. „Erst vor vier Jahren war hier eine der alten Laternen umgefahren worden, sie wurde im alten Stil ersetzt“, sagt er. „Warum jetzt plötzlich jemand entscheidet, dass hier moderne, hässliche Lampen stehen müssen, um eine Straße mit zum Teil 100 Jahre alten Häusern zu beleuchten, ist völlig rätselhaft.“

Nico Wolf



Lichtenrade: Auch in der Potsdamer Straße steht bereits ein Mast für die Ufo-Leuchte. In der benachbarten Schwedter Straße wurden dagegen marode Holzmaste für Freileitung durch neue Holzmaste ersetzt. Bilder: Nico Wolf

ZEITGESCHICHTE

BERLIN -

„DAS TRITT NACH MEINER KENNTNIS ... IST DAS SOFORT, UNVERZÜGLICH“ - 30 JAHRE MAUERFALL

Nun sind bereits 30 (!) Jahre vergangen, dass am 9. November 1989 wenige Worte die Welt für immer veränderten: Als Günter Schabowski am 9. November 1989 vor der Presse sprach, wusste er noch nicht, dass er in wenigen Minuten Geschichte schreiben würde...

Völlig überraschend sprach Günter Schabowski, Mitglied des SED-Politbüros am Abend des 9. November kurz vor 19 Uhr – also pünktlich zur besten Hauptnachrichtensendung – im Internationalen Pressezentrum der DDR in der Mohrenstraße 36-37 wenige Worte ins Mikrofon, die Weltgeschichte machen sollten.

„Das tritt nach meiner Kenntnis ... ist das sofort ... unverzüglich“, stotterte Günter Schabowski, seine Lesebrille rutschte ihm fast von der Nase. Vorangegangen waren Befragungen der Medienvertreter zum neuen, gelockerten DDR-Reisegesetz, dessen Entwurf erst am Morgen des 9. November zu Papier gebracht worden war.



Die Pressekonferenz vom 9. November 1989. Bild: Bundesarchiv 183-1989-1109-030.

Die neue Ausreisegenehmigung sollte unbürokratisch und ohne Einschränkungen erteilt werden können. Die Staatssicherheit rechnet mit einem Ansturm – aber nicht auf die Grenze, sondern auf die Genehmigungsbehörden der DDR. Politbüro und Ministerrat der DDR nicken den Entwurf zum Reisegesetz ab, um 17.30 übergibt Egon Krenz die Unterlagen, den Gesetzentwurf und den dazugehörigen Beschluss an Günter Schabowski, doch dieser hat keine Zeit mehr, die Papiere durchzulesen.



Die Mauer trennte Kreuzberg von Berlin-Mitte, hier am Bethaniendamm/Ecke Adalbertstraße. Bild: unbekannt/Ansichtskarte



In der Heidelberger Straße stand die Berliner Mauer direkt vor den Wohnhäusern in Kreuzberg. Bild: unbekannt



Links: Günter Schabowski; rechts: Am nächsten Morgen stehen viele Menschen auf der Mauer am Brandenburger Tor, um zu feiern.

An jenem Abend nun antwortete Schabowski den Journalisten, dass private Besuche im Ausland künftig ohne besondere Voraussetzungen möglich seien. Die SED-Führung wusste zu diesem Zeitpunkt nichts davon, die Pressemitteilung war eigentlich erst für den nächsten Tag vorgesehen. Unbeabsichtigt hatte Schabowski die Öffnung der DDR-Grenzen verkündet. Westdeutsche Medien verbreiteten die Nachricht wenige Minuten später.

19.04 Uhr: Die Deutsche Presseagentur (dpa) meldet: „Von sofort an Ausreise über innerdeutsche Grenzstellen möglich“, die Nachrichtenagentur AP um 19.05 Uhr: „DDR öffnet Grenze“. Dies wird bis 20.15 Uhr zur Top-Nachricht. Die „Tagesschau“ meldet um 20.15: „DDR öffnet Grenze“.

20.15 Uhr: Laut Lagebericht der Ost-Berliner Volkspolizei stehen 80 Ost-Berliner an den Grenzübergängen Bornholmer Straße, Invalidenstraße und Heinrich-Heine-Straße. Die Grenzer sollen die Menschen auf den nächsten Tag vertrösten und zurückzuschicken. Vor den Übergängen in Ost-Berlin spielten sich bald tumultartige Szenen ab. Keiner wusste genau, ob es sich um ein Gerücht, einen Versprecher oder um eine gültige Entscheidung handelte.

23.30 Uhr: An der Bornholmer Straße ist die Lage gegen 23 Uhr für die Kontrolleure bedrohlich geworden. Tausende Menschen stehen am Grenzübergang. Als einige ausreisen dürfen, verstärkt sich das Gedränge. Als der Drahtgitterzaun vor dem Grenzübergang beiseitegeschoben wird, wird es den Angehörigen der Grenztruppen Angst und bange. Oberstleutnant Harald Jäger beschließt, alles aufzumachen und die Kontrollen einzustellen. Tausende von Menschen überrennen die Kontrollleinrichtungen, laufen über die Brücke und werden auf der West-Berliner Seite begeistert begrüßt. Um Mitternacht sind alle Berliner Übergänge offen. Überall werden die Menschen jubelnd empfangen.

01.00 Uhr: Immer mehr Menschen strömen, teils mit Sektflaschen in den Händen, zum Brandenburger Tor. Sie überwinden vom Pariser Platz aus den Sperrzaun und gehen durchs Tor, auf der Westseite klettern immer mehr auf die Mauerkrone. Viele rufen: „Die Mauer muss weg!“ und machen sich mit Hämmern und Meißeln gleich an die Arbeit.

In jener legendären Nacht bricht im Westteil Berlins der Verkehr völlig zusammen, der Kurfürstendamm wird von Ost-Berliner „Trabbis“ bevölkert, die Menschen sind in Sekt- und Feierlaune. Und so manchem wird nun wohl klar, dass das Ende der deutschen Teilung eingeleitet wurde.

Die Nachricht von der Grenzöffnung überraschte auch Bundeskanzler Helmut Kohl (CDU) bei seinem Besuch in Warschau. Der Bundestag beendete seine Sitzung, die Abgeordneten stimmten die Nationalhymne an.

Bettina Raetzer-Grimm

Mehr zum gleichen Thema auch in den Zündfunken Nr. 55 (Seite 5ff.), 56 (Seite 39ff.) und 62 (Seite 28ff.)



Einen Tag nach Öffnung der Mauer strömten Hunderte DDR-Bürger nach West-Berlin, hier Menschenmassen in der Oppelner Straße in Kreuzberg. Viele Ost-Berliner staunten damals über die zahlreichen Gaslaternen im Westteil der Stadt.
Bild: Roehrensee

Sonderteil Architektur

BERLIN UND DIE EINHEITSWIPPE

In diesem Land werden serienweise Steuergelder verpulvert. Das meinen nicht nur viele Bürger, sondern auch der Bund der Steuerzahler. Eines von vielen Beispielen ist der geplante Bau eines sogenannten „Freiheits- und Einheitsdenkmals“ in Berlin. Im September 2018 beschloss der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die Finanzierung dieses äußerst umstrittenen Projekts, das 17,12 Millionen Euro kosten soll. Dieses Denkmal, wegen seines Entwurfs auch „Einheitswippe“ genannt, ist das Lieblingskind mehrerer einflussreicher Politiker, darunter auch Kulturstatsministerin Monika Grütters (CDU). Der offizielle Name lautet „Bürger in Bewegung“, es hat die Form einer begehbaren Schale und soll auf den Sockel des früheren Kaiser-Wilhelm-Nationaldenkmals gesetzt werden. Wir haben im Zündfunken bereits darüber berichtet (Nr. 80, Seite 71). Umstritten ist nicht nur das Denkmal selbst, sondern auch dessen Entwurf.

Dass laut Umfragen die große Mehrheit der Berlinerinnen und Berliner dieses Denkmal überhaupt nicht möchte – geschenkt. Proteste kommen aber auch von Historikern, Berliner Geschichtsvereinen und Naturschützern. Immerhin werden erhaltene Mosaik des alten Nationaldenkmals durch den Bau dieser „Wippe“ schwer beeinträchtigt, außerdem müssen dort ansässige Fledermäuse umgesiedelt werden. Es gab daher auch alternative Standortvorschläge, die von den Befürwortern des Baus jedoch abgelehnt wurden. Interessant ist dabei die Betrachtung der Kosten. Ursprünglich war man von etwa 10 Millionen Euro Baukosten ausgegangen, im September 2018 war man bereits bei 17 Millionen Euro angekommen. Doch schon werden Warnungen laut, es könnte noch viel teurer werden. Wegen des komplizierten Berliner Baugrunds werden weitere Kostenexplosionen prognostiziert.



Modell der sogenannten „Einheitswippe“. Bild: Milla & Partner

Und die „Wippe“ ist nicht das einzige umstrittene Projekt in Berlin, das nächste steht schon an. Das geplante „Museum der Moderne“, ebenfalls aus dem Ideenstahl von Monika Grütters, soll in Zukunft wertvolle Sammlungen beherbergen, als Standort wurde das Kulturforum auserkoren. Spötter sprechen bei diesem Bauprojekt auch vom „Grüttoleum“. Zunächst ging man von 200 Millionen Euro Kosten aus. Doch vor wenigen Tagen der Paukenschlag: Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat nun 364,2 Millionen Euro bewilligt. Doch selbst dieser Betrag reicht nicht, schon jetzt geht man von etwa 450 Millionen Euro aus. Monika Grütters spricht bei dem vorgelegten (und beschlossenen) Entwurf von hochkarätiger Architektur. Nun ja, möchte man sagen. In Wahrheit irritiert der vorgelegte Entwurf, um es freundlich auszudrücken. Denn der von Schweizer Architekten vorgelegte Entwurf sieht eher wie eine Tennis- oder Reithalle aus und nicht wie ein Museumsgebäude. Mit dem Bau soll noch in diesem Jahr begonnen werden, die Fertigstellung ist für 2026 geplant.

Die Kosten für die Wiedererrichtung des Berliner Stadtschlusses – das aber nicht so heißen darf, sondern verschämt „Humboldt-Forum“ genannt wird, sind bekanntermaßen ebenfalls aus dem Ruder gelaufen. Ursprünglich war mal von 480 Millionen Euro die Rede, im November 2015 schon von 595 Millionen Euro. Nach aktuellem Stand liegt man jetzt bei 644,2 Millionen Euro.

Auch wenn es um unterschiedliche Finanzierungstöpfe (Bund/Land Berlin) geht: Man ist sprachlos über das Hinausblasen etlicher Millionen Euro für fragwürdige Projekte, wobei gleichzeitig kein einziger Euro für die Erhaltung des Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseums übrig ist und die Anlage immer mehr verfällt. Und um es ganz klar zu sagen: Kunst und Kultur sind hohe Güter, und finanzielle Mittel, auch in größerem Volumen, durchaus gerechtfertigt. Doch dies alles doch bitte bei mehr Bürgerbeteiligung und Mitsprache. In der Frankfurter Allgemeinen Sonntagzeitung sprach Niklas Maak kürzlich vom „großen Berliner Symboldesaster“ um das Museum der Moderne, das Schloss und die Einheitswippe.

Ein Auszug: „Vor dem Schloss soll das Wiedervereinigungsdenkmal entstehen, eine begehbare Schale, die man als Krönung des Großen Berliner Symboldesasters bezeichnen könnte, wenn sie nicht eher wie eine Wippe aussehen würde. Sie wird auch wirklich wippen, denn sie soll vorführen, dass, wenn alle zusammen in eine Richtung marschieren, sich „etwas bewegt“, so wie die Menschen 1989 „etwas bewegt“ haben. Die Menschen bewegen sich auf der Wippe allerdings nicht in eine Richtung, sondern nach unten. Das heißt, wenn man die Metapher genau liest: Immer wenn in Deutschland viele Menschen in eine Richtung marschieren, geht es mit dem Land bergab. So gesehen könnte die Wippe auch ein Mahnmal für 1933 sein. Was mit Menschen passiert, die nicht mitmarschieren wollen, zeigt das Denkmal unfreiwillig auch: Sie hängen in der Luft.“

Nico Wolf

SEIT JAHREN VERNACHLÄSSIGT - DAS BERLINER GASLATERNEN- FREILICHTMUSEUM



Für allerhand Unsinn gibt das Land Berlin Geld aus. Zum Beispiel für das Bemalen von Straßen mit Farbe, das Aufstellen von sogenannten „Parklets“ oder zum Ablegen von Findlingen, beides um Autofahrer auszubremsen. Für das Laternenmuseum hat der Berliner Senat keinen Cent übrig. Oben eine Aufnahme des Gaslaternen-Freilichtmuseums im Berliner Tiergarten im Dezember 2010. Danach ging es mit der Anlage immer mehr bergab. Wie zuletzt zu hören war, sollte das Museum „umziehen“ – auf das Gelände des Deutschen Technikmuseums Berlin (DTMB). Doch konnten sich angeblich das DTMB und der Berliner Senat bis heute nicht auf die Finanzierung des Umzugs sowie des späteren Betriebes der Gaskandelaber einigen. Derweil verrotten die wertvollen Gaslichtständer weiter.

Bild: Joachim Raetzer

Sonderteil Architektur

BERLIN - GRANDIOSES BAUVORHABEN GEPLANT

Ein österreichischer Investor plant ein grandioses Bauvorhaben – und provoziert damit jede Menge Gegner.

Das Karstadt-Gebäude am Hermannplatz in Berlin – es liegt genau auf der Bezirksgrenze von Neukölln und Kreuzberg – ist eine recht plumpe Bausünde aus den 1950er Jahren. Ein grauer, gedrungener Klotz, der in Berlins Nachkriegsjahren als Nachfolgebau eines einst viel imposanteren Gebäudes entstand. Genau hier befand sich nämlich vor 90 Jahren Europas größtes Warenhaus. Zehntausende Menschen warteten am 21. Juni 1929 vor dem gewaltigen Gebäude. Schlag 16 Uhr war es soweit, die Türen öffneten sich, die Polizei kümmert sich darum, dass der Einlass einigermaßen gesittet abläuft. Die sonnendurchfluteten Etagen mit ihren Lichthöfen lassen die Besucher erstaunen. Noch mehr verblüfft ist man über die modernen Rolltreppen. Und der Kundschaft wird alles geboten, was so gebraucht wird. Preisreduzierte Waren im Untergeschoss, Haushalt, Kleidung, Möbel, Spielwaren – und eine atemberaubende Lebensmittelhalle im 5. Stock.



Modell des neuen Karstadt-Hauses am Hermannplatz.
Bildquelle: monath-menzel.de



Das Karstadt-Kaufhaus heute. Links ein kleines Stück der Originalfassade.
Bild: Jörg Zaegel

Mit seiner wuchtigen Fassade im Stil des Art-déco und sagenhaften 72.000 Quadratmetern Nutzfläche, verteilt auf sieben Etagen mit 32 Metern Höhe war der Konsumtempel eine Attraktion der republikanischen Reichshauptstadt Berlin. Architekt Philipp Schäfer hatte die Außenfassade mit einer Eisenbeton-Skelettkonstruktion verkleidet. Zum Gebäude gehörten zwei gewaltige Türme, die nochmals 24 Meter höher waren als das Karstadt-Gebäude selbst. Auf diesen Türmen befanden sich zusätzlich zwei blaue Lichtsäulen, die auf 71 Meter Höhe anwuchsen. Zwischen den Türmen befand sich eine 4.000 Quadratmeter große Dachterrasse mit einem grandiosen Blick

über die Stadt. Täglich spielte hier eine Musikkapelle für das Amusement der Berliner und der Touristen. Mit einer eigenen Bade- und Sportanstalt war das Kaufhaus seiner Zeit weit voraus, hier ließ es sich nachanstrengenden Einkaufsbummeln vorzüglich aushalten. Außerdem gab es einen Kinderspielplatz mit Karussell, Friseure und Restaurants.

Wenn man die Errichtung des Kaufhauses mit der heutigen Zeit vergleicht, so kommt man aus dem Staunen nicht heraus. Ende 1927 begannen die ersten Bauarbeiten, mit einer Lorenbahn wurde Kies und Splitt zur Baustelle transportiert. Trotz des recht harten Winters 1928/29 ging es mit dem Bau gut voran, durchschnittlich waren 420 Arbeiter auf der Baustelle beschäftigt. Die Kosten betragen zum Schluss rund 15 Millionen Reichsmark. Dafür stand nun ein Warenhaus mit modernstem Komfort inklusive Heizung, Kühlanlage und Brandschutz. Neben 24 Personenaufzügen existierte ein

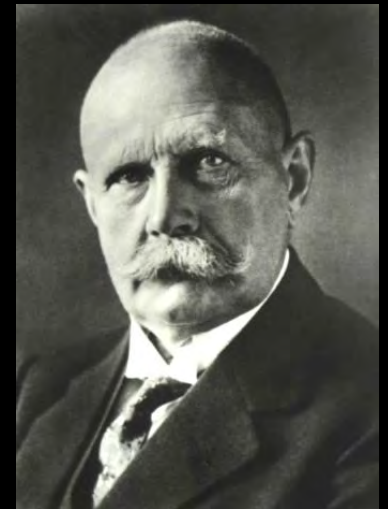


Werbeanzeige von Karstadt (um 1930).



Der Dachgarten des Karstadt-Kaufhauses am Hermannplatz. Bildquelle unbekannt.

Autolastenaufzug, dort konnte ein mit Waren beladener LKW direkt in die Lebensmittelabteilung gebracht werden. 4.000 Angestellte arbeiteten im Warenhaus, es existierten zwar strenge Regeln, doch der Karstadt-Konzern bot seinen Mitarbeitern auch viel Annehmliches: Aufenthaltsräume mit Bibliothek und Billardtisch, Ruheräume, einen Liegestuhl-Bereich auf dem Dachgarten und die Möglichkeit, Urlaub in einem Ferienhaus im Harz zu machen.



Rudolph Karstadt (1856-1944)

Leider kam es bereits im folgenden Jahr aufgrund der Weltwirtschaftskrise zu geschäftlichen Problemen des Karstadt-Konzerns. Zwei Etagen wurden geschlossen, viele Mitarbeiter entlassen. Nach der Machtergreifung Hitlers folgt eine neue Entlassungswelle, es trifft die jüdischen Mitarbeiter des Warenhauses. Dafür bekam Karstadt für den weiteren Geschäftsbetrieb vom NS-Staat einen Millionenkredit, obwohl die Nazis Warenhäuser ablehnten. Sie sahen die Konsumtempel als Konkurrenten für den Mittelstand, den sie umgarnten, außerdem waren viele Kaufhausbesitzer jüdischen Glaubens. In NS-Zeitungen war beispielsweise zu lesen, dass „*mitten in einem Arbeiterviertel, dessen Bewohner eben gerade noch das Dasein fristen, deren Elend zum Himmel schreit, sich dieses Monstrum von einem Würge-Palast erhebt.*“

Führer durch unser Haus:

Reisbüro im 3. Stock
Fahrkarten und Fahrscheine für Groß- und Kleinfahrt
Reisebüros für alle Städte
Gesellschaftsfahrten
Prospektabgabe

Für die Reise:
Groß- und Kleinfahrt
Reisebüros, Karten
Reisebücher
Theater-Konzert-Pläne
Kasse im 1. Stock

Sehenswürdigkeiten Berlins:

KARSTADT AM HERMANNPLATZ
Großartige Fassade vom Dachgarten auf Berlin
Anbau zum Hauptgebäude
Bühnen- und Theater-Veranstaltungen
zum Hermannplatz

BRUNNEN zu erreichen von allen Stadtteilen und Vororten
Stadtbahn S durch Bahnhof Neukölln Verbindung S und Hermannstrasse
Flughafen Tempelhof
U-Bahn-Verbindungen zum Hermannplatz
U-Bahn-Netz

Von OSTEN, NORDEN, WESTEN, SÜDEN
Prospekt zum Kaufhaus mit allem für den Kaufmann
KARSTADT Hermannplatz
U-Bahnhof Hermannplatz - Der KARSTADT-Bahnhof

Werbeprospekt von Karstadt



Blick von der Hermannstraße auf das riesige Warenhaus. Bemerkenswert die vielen Gashängeleuchten (um 1929).
Bildquellen unbekannt/Wikipedia





Luftbild vom Hermannplatz mit dem Kaufhaus. Links oben die Hermannstraße, hinter Karstadt die Hasenheide, vorne Sonnenallee und Urbanstraße sowie die Weserstraße. Bildquelle unbekannt/Pinterest



Das Ende des Warenhauses, nachdem ein SS-Trupp das Gebäude gesprengt hatte (1945). Bild: Deutsche Fotothek df_pk_000128_042



Blick von der Hermannstraße aus (1945). Bildquelle: unbekannt

Mit seiner Baumasse und seiner Architektur erinnerte das Gebäude an die Wolkenkratzer New Yorks.

Das riesige Kaufhaus war nicht das erste des Unternehmers Rudolph Karstadt, der 1881 in Wismar das erste seiner Kaufhäuser errichtet hatte.

Im Untergeschoss verfügte das Gebäude sogar über einen eigenen Zugang zur Berliner U-Bahn, zuvor hatte Unternehmer Rudolph Karstadt das Tunnelnutzungsrecht der U-Bahn erworben.

Wenige Tage vor Ende des Zweiten Weltkrieges war es mit dem beeindruckenden Gebäude vorbei. Es hatte zwar die Bombardements halbwegs überstanden, doch SS-Verbände sprengten das Gebäude Ende April 1945, damit der Roten Armee nicht die im Karstadt-Keller gebunkerten Vorräte in die Hände fielen.

Nur ein kleiner Teil der Originalfassade blieb an der Westseite des Gebäudes in der Hasenheide erhalten. Als man in den 1950er Jahren an den Wiederaufbau ging, entschied man sich für eine „kleine“ Lösung. Keine prächtige Fassade mehr, keine Türme, kein Dachgarten – heraus kam ein für damals üblicher plumper Nachkriegsbau. (Bild auf Seite 27). Der davor liegenden Hermannplatz gilt auch nicht gerade als städtebauliche Perle.



U-Bahnstation Hermannplatz mit Direktzugang zum Kaufhaus Karstadt. Bild: jkb

Doch nun schickt sich ein österreichischer Investor aus Wien an, dem Ort wieder den alten Glanz zurückzugeben. Der Signa-Konzern hatte das Gebäude 2014 erworben und will nun das frühere Warenhaus im alten Stil neu errichten – mit allem Komfort sozusagen. Es soll seine „ursprüngliche Größe und sein Aussehen aus den 1920er Jahren des letzten Jahrhunderts zurückerhalten“, so der Konzern. Im Inneren soll es allerdings etwas abweichend vom

Original gestaltet werden. Es sind insgesamt 126.000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche geplant, im Gebäude soll es auch Büros, Wohnungen, ein Hotel sowie eine Markthalle geben. Definitiv geplant sind auch die beiden Türme sowie der sagemuwobene große Dachgarten.

Wer aber nun glaubte, es würde ein Jubelsturm in Berlin ausbrechen, hatte sich geirrt. Neben den üblichen Bedenkenträgern gibt es ein breites Bündnis des Widerstands gegen das Bauprojekt. Es reicht vom zuständigen Bezirksbaustadtrat Florian Schmidt über diverse linke Bürgerinitiativen bis zur Gewerkschaft ver.di. Man muss wissen, dass Investoren bei linken und grünen Berliner Mandatsträgern grundsätzlich misstrauisch beäugt werden und reflexartig Abneigungen hervorgerufen, sicher häufig auch nicht ganz zu Unrecht. Doch muss das ein Grund sein, jeden Investor als Schurken zu betrachten? Baustadtrat Schmidt gilt als radikalökologischer Grüner „Betonkopf“, der schon so manches Bauprojekt verhindert hat. Mit seiner autofeindlichen Attitüde hat er es sogar geschafft, im Tagesspiegel als „der grüne Trumpf“ bezeichnet zu werden. Da war es vorzusehen, dass er mit den Plänen aus Wien nichts am Hut hat, ganz im Gegenteil zu seiner grünen Parteifreundin und Berliner Wirtschaftssenatorin Ramona Pop, die das Bauprojekt befürwortet. Die Ängste von Kiez-Bewohnern sind aber durchaus nachvollziehbar, man fürchtet mit dem Wiederaufbau des Konsumtempels einen Run auf das Viertel,

ein Explodieren der Mieten und ein Verdrängen der jetzigen Mieter und kleinen Gewerbetreibenden. Geschürt wird die Angst aber auch von politischer Seite. Überraschend ist dabei zudem das vehemente gegnerische Trommelfeuer der Gewerkschaft ver.di. In deren hauseigener Zeitung ist die Rede davon, „dass das gigantische Projekt den Berliner Hermannplatz für fünf bis zehn Jahre stilllegen und hunderte Arbeitsplätze und Existenzen kosten würde. Die Anwohner*innen (Gendersternchen ist immer wichtig!) wehren sich.“ Es wird Panik geschürt und so ziemlich alles herausgehauen, was als Argument gegen den Bau genutzt werden könnte: „historisierender Fassadenzauber“, „Umweltbelastung durch den Neubau“, „Gigantomanie“.

Investor René Benko vom Immobilienkonzern Signa wird eine Nähe zu Rechtspopulisten attestiert. Stattdessen sprechen die Gewerkschafter beim Karstadt-Gebäude der 1950er Jahre vom „bescheidenen, funktionalistischen Bau der Nachkriegszeit, der sich an den kleinen übriggebliebenen Rest der ursprünglichen Fassade schmiegen würde“. Was für ein alberner Tenor.

Das Bauvorhaben wäre jedenfalls eine Möglichkeit, dem inzwischen ziemlich heruntergekommenen Hermannplatz neuen Glanz zu verpassen. Der Hermannplatz gilt schon lange als unangenehmer, verkehrsumtoster Ort, Umschlagplatz für Drogendealer und Treffpunkt für Alkoholiker. Auch dieser Platz soll (irgendwann) ein anderes Aussehen bekommen. Mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer (im Berliner ideologisch korrekten Amtsdeutsch: Zu Fußgehende und Rad fahrende), eine neue Straßenbahntrasse u.v.m.



Oben: Der Hermannplatz, hinten der Karstadt-Nachkriegsbau um 1955; unten Hermannplatz/Ecke Hasenheide, rechts Karstadt, ebenfalls um 1955. Bilder: unbekannt/Sammlung ProGaslicht



Bettina Raetzer-Grimm

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT - DARMSTADT 1953

Mehr über die Gasbeleuchtung in Darmstadt im Zündfunken Nr. 61



Dreiarmer Gaskandelaber auf dem Darmstädter Luisenplatz. Bild: Stadtarchiv Darmstadt-Best.-53-Nr.-2300

DRESDEN

UND EWIG GRÜSST DAS MURMELTIER -
DRESDENS GASLICHT SCHON WIEDER BEDROHT

Dinge wiederholen sich, vor allem, wenn es um die Gasleuchten in Dresden geht. In der Vergangenheit hatten wir regelmäßig über die Lage in der sächsischen Elbmetropole berichtet. Die heute lediglich etwa 1.200 Gasleuchten umfassende Gasstraßenbeleuchtung soll zwar seit Jahren durch die Denkmalschutzbehörde existenziell gesichert sein, so dachte man jedenfalls. Trotzdem lassen bestimmte Dresdner Kreise in Politik und Verwaltung nichts unversucht, immer wieder die Gaslichter in Frage zu stellen. Aktuell gibt es städtische Pläne sowie einen neuen Stadtratsbeschluss, die Gasbeleuchtung in der Bergmannstraße, Glaserwaldstraße, Pohlandstraße und Augsburgener Straße – allesamt in Striesen gelegen – abzureißen und durch LED-Leuchten zu ersetzen. Durchgesetzt werden soll das durch eine Form von „Nacht- und Nebelaktion“. Geplant sei zunächst „ein Pilotprojekt zum Testen von Elektroleuchten“, tatsächlich sollen aber wohl die Gaskandelaber aufgefräst, mit Stromkabeln ausgestattet und damit für den Gasbetrieb endgültig zerstört werden. Für diesen brachialen Unsinn sollen 200.000 Euro bereitgestellt werden.

Der Stadtratsbeschluss konterkariert die Entscheidungen des Bauausschusses und des Stadtbezirksrates, die diesen Plan abgelehnt hatten. Nachdem er im Stadtrat zweimal vertagt wurde, schien offenbar eine Gelegenheit gefunden worden zu sein, wo gerade die informierten Vertreter nicht anwesend waren. Für wie dumm werden die Bewohner gehalten, wenn sie durch doppelt so viel aufgestellte Elektroleuchten von der höheren Leuchtkraft gegenüber den nur halb betriebenen und lückenhaften Gaslaternen überzeugt werden sollen?



Seit vielen Jahren verschwinden Gaslaternen und werden durch Elektrolaternen im historisierenden Stil ersetzt (Bild links). Schon lange werden originale Dresdner Gaskandelaber elektrifiziert, indem man Revisionsklappen hineinschneidet.

Bilder: Holger Drosdeck

Wie „elektrifizierte“ Gaskandelaber aussehen, lässt sich am Kleinzschachwitzer Ufer gut beobachten. Die „Disneyleuchten“ sind schmerzhaft für die Augen.

Mit diesem Plan ignoriert der Stadtrat in angehobener Weise alle Versammlungen, Eingaben, Petitionen, Vorschläge und Argumente der Kulturvereine in den letzten 10 Jahren. Ein einziges Argument wurde im Beschluss berücksichtigt, dass nämlich im Gegensatz zu Elektroleuchten die Gaslaternen keine Insekten vernichten durch einen günstigeren Frequenzverlauf des Lichtes. Es sollen bei diesem Pilotprojekt jetzt getötete Insekten gezählt werden. Das erscheint lächerlich.



Es wird Zeit, dass die Reduzierung der Glühkörper von vier auf drei rückgängig gemacht wird.
Bilder: Joachim Raetzer





*Dresdens letzte Wand-Gaslaterne in der Berggartenstraße.
Bild: Bettina Raetzer-Grimm*

Geradezu aberwitzig ist die immer wieder vorgebrachte Argumentation, die Gaslaternen seien zu dunkel. Kein Wunder, denn sie sind bereits seit Jahren voller Absicht und wegen angeblichem Einsparungspotential von vier auf drei Flammen reduziert worden. Das bedeutet logischerweise ein Verlust der Leuchtkraft von 25 Prozent. Und der Einwand, an vielen Stellen würden die Gasleuchten zu weit auseinander stehen, zieht auch nicht. Wie oft wurde das seitens der Bürgerschaft und der Kulturvereine kritisiert, das Aufstellen zusätzlicher Gaslaternen gefordert. Doch bei diesen Wünschen verschließen die Verantwortlichen Augen und Ohren. Nur nicht die Gasbeleuchtung verbessern, dann gingen ja die Gründe für einen angeblich notwendigen Abbau flöten.

Schlussendlich geistert bekanntlich auch der Spuk des brachialen Stadtbahnausbaus durch das gasbeleuchtete Striesen. Wir berichteten darüber ausführlich im Zündfunken, Ausgabe Nr. 83 (Seiten 9-18). Wenn die städtischen Ideen umgesetzt würden, könnte man nicht nur die heimeligen Straßen oder den ehrwürdigen Baumbestand von Striesen vergessen, sondern gleich das gesamte und immer noch denkmalgeschützte Ortsbild.

Nico Wolf



Gaslicht hat in Dresden eine lange Tradition. Auf der Brühlschen Terrasse gibt es heute keine Gasbeleuchtung mehr. Das Bild stammt aus den 1950er Jahren. Bild: Deutsche Fotothek df_ps_0002809

LÜBECK -

UMGEFAHRENE GASLATERNEN WERDEN ZUM DAUERTHEMA

Das Umfahren von Gasstraßenlaternen scheint zum Dauerthema zu werden – zumindest in Lübeck. In den letzten zwei Monaten fielen bereits drei Gaslaternen den Fahrmanövern schlafmütziger Autofahrer zum Opfer. Den bislang letzten Vorfall gab es in der Marlesgrube. Ein LKW-Fahrer rasierte am 2. November, einem Samstagnachmittag, einer Gaslaterne regelrecht den Kopf ab. Feuerwehr und Stadtwerke dichteten das entstandene Gasleck ab. Zuvor hatte bereits am 13. September ein Müllfahrzeug in der Straße „An der Mauer“ eine Gaslaterne beschädigt. Durch den Unfall trat kurzfristig Gas aus, die Feuerwehr konnte aber schnell Entwarnung geben. Die Sicherungen haben funktioniert. Am 29. Oktober traf es eine Gaslaterne in der Mengstraße.

„Gasbeleuchtung ist nicht gefährlicher als elektrische Beleuchtung“, sagt Hansjörg Wittern, Sprecher der Stadtverwaltung. „Eine Explosion bei der Lübecker Gasbeleuchtung hat es in über 150 Jahren noch nicht gegeben.“ Neben der vierjährigen Generalinspektion der Gaslaternen erfolge eine ständige Sicht- und Funktionskontrolle. „Die Laternen verfügen außerdem über Dämmerungsschalter mit Sicherheitsfunktion: Kann die Leuchte nach zwei Versuchen nicht in den ordnungsgemäßen Betrieb wechseln, schaltet sich die Gaszufuhr über Nacht ab“, so der Sprecher.

Der Netzbetreiber sichert seine Gasleitungen zudem nach Regelwerk mit Gasströmungswächtern ab. „Bei Ereignissen wie zum Beispiel einer gerissenen Gasleitung schaltet die Energiezufuhr ähnlich des Prinzips des Fi-Schalters im Stromkreis ab“, erklärt Wittern.



Gaslaternen in Lübeck.

Bilder: Tilman Avena, Bild links Hans Stefan Eckhardt



Wie heutzutage üblich rücken Feuerwehr und andere Einsatzkräfte an, Menschen werden am Verlassen ihres Wohnhauses gehindert. Und das, obwohl eigentlich bekannt sein müsste, dass bei einem Gasleck auf offener Straße kein entzündliches Gas-Luft-Gemisch entstehen kann. Manche Medien tun mit entsprechender Berichterstattung ein Übriges, um aus solchen Vorgängen ein Bedrohungsszenario zu machen. Schlussendlich machen Feuerwehr und Stadtwerke aber stets klar, dass keine Gefahr besteht.

In Lübeck stehen etwa 21.000 elektrische Straßenlaternen und etwa 350 Gasleuchten, letztere ausnahmslos auf der Altstadtinsel.

BRG



DAS BAUHAUS-JAHR 2019 NEIGT SICH DEM ENDE ZU

**SACHLICH KLAR U. EINDRUCKSVOLL
WIE SEINE REKLAMELAMPEN
FÜR DAS JENAER STÄDTISCHE GASWERK**



Die große Reportage zum Bauhaus im Zündfunken Heft Nr. 83, Seite 39ff.

Reportage über den Designer Walter Dexel im Zündfunken Heft Nr. 67 Seite 52ff.

FERNSPRECHER 1406

**LIEFERT DEXEL JENA
ENTWÜRFE FÜR**

**PLAKATE, PROSPEKTE
SIGNETE, INSERATE
KATALOGE, PACKUNGEN
LADENEINRICHTUNGEN
MESSESTÄNDE USW.**

MANNHEIM

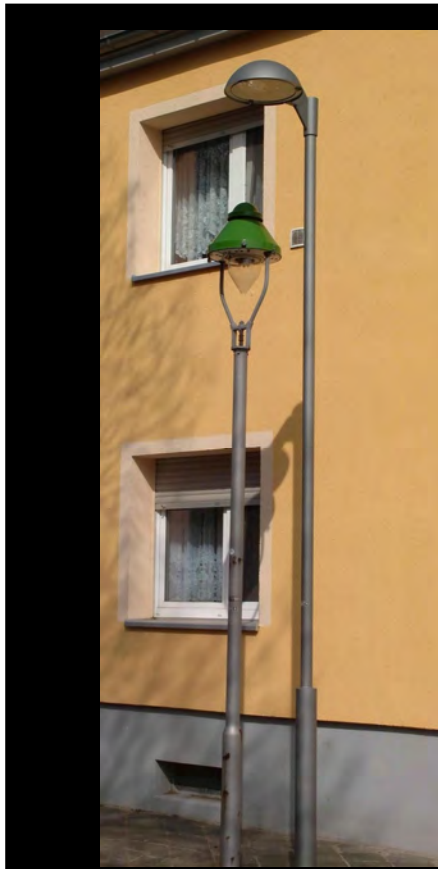
GASLATERNENVIERTEL PFINGSTBERG VERSCHWINDET -
NEUE ELEKTROBELEUCHTUNG SCHRECKLICH

Seit Jahren umtreibt das Thema Gaslaternen die Bewohner Mannheimer Gaslicht-Viertel. Vor allem im Stadtteil Feudenheim hatten sich Bürgerinnen und Bürger für die Erhaltung der wenigen existierenden Gaslaternen eingesetzt – doch das Engagement war vergeblich. Der Stadt sowie dem Stadtrat war das herzlich egal – man beschloss den Abriss der Gaslaternen innerhalb eines Zeitraums von mehreren Jahren. Dabei argumentieren die Stadt bzw. die Stadtwerke mit den üblichen, irreführenden und falschen Argumenten. So würden die historischen Laternen nicht mehr den DIN-Normen entsprechen, gingen öfters kaputt und für Reparaturen gäbe es angeblich keine Ersatzteile mehr. So etwas nennt man heute Fake-News. Die Behauptungen stimmen nicht, wie wir wissen, vor allem das Märchen von nicht mehr erhältlichen Ersatzteilen. Die Bürger werden gezielt hinters Licht geführt.

Kürzlich erklärte Matthäus Weihs vom Fachbereich Tiefbau, dass derzeit 69 Gaslaternen in Feudenheim stünden. Alle Gaslaternen würden entfernt, jedoch nur 28 davon mit sogenannten „historisch anmutenden Leuchten“ – anders ausgedrückt: Mit elektrischen Gaslaternen-Attrappen. Sie sollen um den Eberbacher Platz und das Feudenheimer Grün installiert werden. Alle übrigen Gaslaternen sollen durch „moderne LED-Leuchten“ ersetzt werden, also durch Leuchten in ziemlich schnöder Ausführung. Der Leuchtenaustausch soll von Januar bis April 2020 durchgeführt werden und ist mit 738.000 Euro veranschlagt. Weihs legte auch dar, dass die Standardleuchten, die ansonsten verbaut werden, lediglich 294.000 Euro kosten würden.



Oben: Auch die Gaslaternen am Reiherplatz werden wohl verschwinden. Kleines Bild links: Letzte Gaslaternen im Stadtteil Sandhofen wurden durch Standard-Elektroleuchten ersetzt. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm und Klaus Gevatter



Birgit Sandner-Schmitt (FDP) beklagte, dass die Bezirksbeiräte und Bürger nicht in den Auswahlprozess miteinbezogen worden seien. „*Ich bin enttäuscht, dass ausgerechnet das nüchternste Modell ausgewählt wurde*“. Auch einige Anwohner beklagten Design und Ausleuchtung der ausgewählten Elektroleuchten. Da war von einer „Flutlichtanlage“ die Rede, die Leuchten entsprächen nicht den „gestalterischen Ansprüchen“. Stephan Gött (MVV Netze) meinte dazu: „*Sie sind jetzt die Gaslaternen gewohnt. Das Empfinden mit den neuen Leuchten wird auf jeden Fall ein anderes sein*“. Frei nach dem Motto: Sie werden sich schon dran gewöhnen. Auf die Frage, was es kosten würde, das komplette „Gaslaternenviertel“ mit den historisch anmutenden Leuchten zu versehen, gab Matthäus Weihs die Antwort: „*Rund eins Komma sieben Millionen Euro*“. 1,7 Millionen Euro für den Abbau von 69 Gaslaternen und die Aufstellung optisch ähnlicher Elektroleuchten – da staunt der Fachmann und der Laie wundert sich!



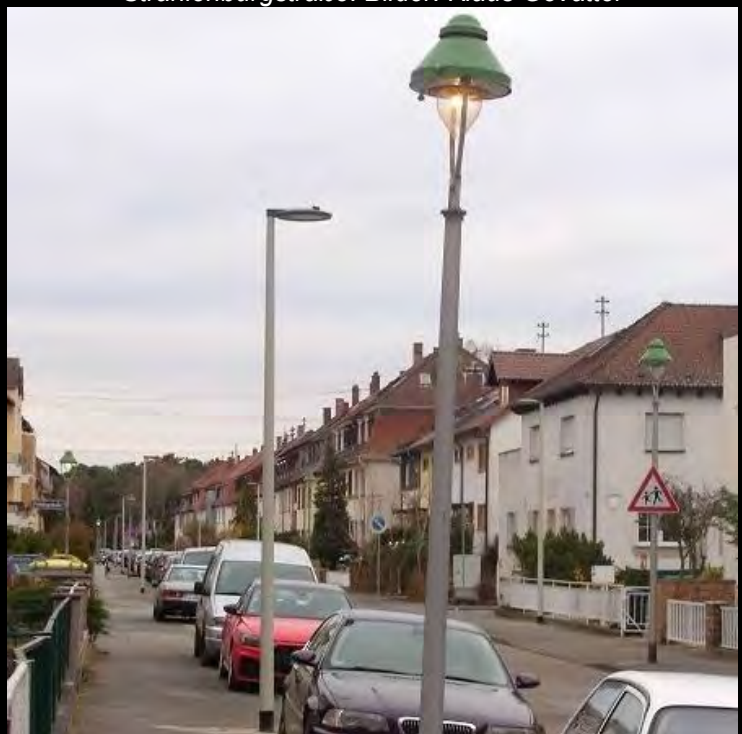
Für die Gaslaterne in der Straße „Herrensand“ im Stadtteil Pfingstberg schlägt die letzte Stunde.
Bild: Klaus Gevatter



Oben: Lichtwechsel in der Sommerstraße. Unten der Blick in die Strahlenburgstraße. Bilder: Klaus Gevatter

Im Stadtteil Pfingstberg werden in diesen Tagen die letzten Gaslaternen abgerissen, verschrottet, vernichtet. Und immer schön im Namen von Fortschritt, Modernität, Sparsamkeit, Effizienz ... Es gehört schon eine ordentliche Portion Bosheit dazu, den Anwohnern in Pfingstberg derart schreckliche Funzeln vor ihre Häuser zu stellen. Aber Hauptsache, es handelt sich um eine moderne LED-Beleuchtung. Regenfallrohr mit Scheibe. Offenbar haben bestimmte (verantwortliche) Politiker und gelangweilte Verwaltungsbürokraten einen Freibrief für ihr verwerfliches Treiben. Sie malträtiert Anwohner mit der Verunstaltung ihres unmittelbaren Lebensraumes, der optischen Zugrunderichtung ihres Wohnviertels. Der Denkmalschutz duckt sich ganz weg, obwohl hier Industriekulturgut vernichtet wird. Das ist tatsächlich ein Skandal. Doch scheinbar kann man sich im Deutschland des Jahres 2019 so manches erlauben.

Nico Wolf



HAVELBERG

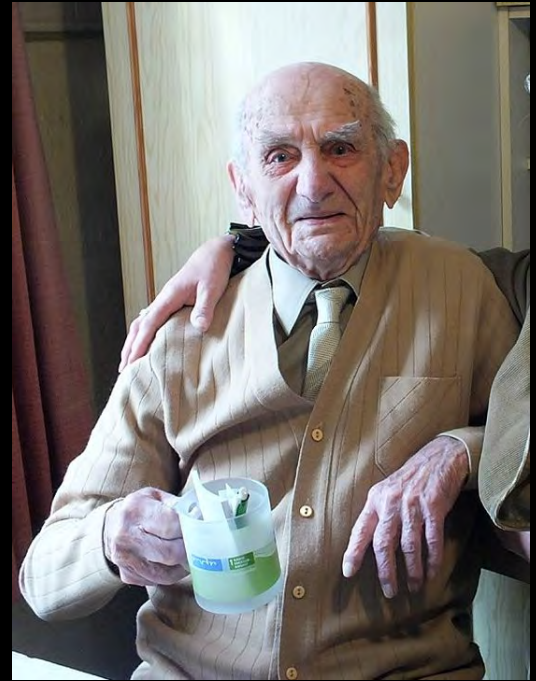
JETZT KANN ER IM HIMMEL EIN LICHT ANZÜNDEDN -
ÄLTESTER MENSCH DER WELT LEBT NICHT MEHR

Gustav Gerneth, einst Gaslaternenanzünder in Havelberg, schloss für immer seine Augen, und dies nur einen Woche nach seinem 114. Geburtstag. Für viele, die ihn kannten, kam das Ende doch ziemlich überraschend, denn Gustav Gerneth hatte sich fest vorgenommen, auch seinen nächsten „runden“ Geburtstag, es wäre der 115. gewesen, gebührend zu feiern. Dazu wird es nun nicht mehr kommen. Wir haben den Mann ausführlich im Zündfunken, Nr. 82 vorgestellt.

Gustav Gerneth, geboren am 15. Oktober 1905 in Stettin, hatte ein bewegtes Leben hinter sich. Gerne erzählte er von seiner Zeit als Maschinist auf großen Schiffen zur See oder in der Binnenschifffahrt, sowie von den vielen Jahren im Havelberger Gaswerk, wo er von 1947 bis 1972 arbeitete und Gaslaternen wartete. Oder er sprach von seiner Leidenschaft Fußball. Überhaupt war er sehr sportinteressiert, hat viele Wettbewerbe im Fernsehen verfolgt. Vielleicht, weil er sich selbst auch gern bewegt hat. Selbst als über Hundertjähriger hat er noch einige Zeit seine Wohnung selbst sauber gehalten und sich gern auch mal ein Steak in die Pfanne gehauen. In den vergangenen Jahren kümmerte sich hauptsächlich seine Enkelin um Opa Gustav. Die Stadt Havelberg war seit 1945 seine Heimat, hier lebte er mit seiner Frau und den drei Söhnen, die aber allesamt bereits verstorben sind.

Nun ist Gustav Gerneth, der weltälteste Gaslaternenanzünder, gegangen. Seine Geschichte wird uns in guter Erinnerung bleiben.

BRG



Gustav Gerneth, Bild: 330380resimage w-1088



Bild: Deutsche Fotothek df_e_0001451

NACHGEHAKT – NACHGEKARRT – ISEGRIM'S ZORN



AUS DEM OSTEN KOMMT DAS LICHT – EX ORIENTE LUX

...Oder anders ausgedrückt: Im Osten geht die Sonne auf. Im übertragenen Sinne gilt das auch für Dresdens Gaslaternen. Sie bringen Licht ins Dunkel der drei Stadtteile Striesen/Blasewitz, Trachau und Löbtau. Doch die Bedrohung wird zum Dauerzustand, so auch jetzt wieder. Bürgerwillen oder Beschlüsse von Gremien werden ignoriert, in die Gaslichtschutzzone Striesen/Blasewitz soll eine Bresche mit LED geschlagen werden. Man ist geneigt zu fragen: Hört das denn nie auf? Nun machen Dresdner Bürgerinnen und Bürger mobil, wollen sich das nicht gefallen lassen. Hat das Rathaus denn keine anderen Probleme? Im Jahr 1990 leuchteten 2.500 Gaslaternen in Elbflorenz, inzwischen sind es gerade noch etwa 1.200 – davon etwa 1.000 unter Denkmalschutz. Nun will Dresden „Kulturhauptstadt 2025“ werden. Schön und gut, aber dann sollen die Lichtbeamten im Rathaus endlich das Gaslicht in Frieden lassen – und vor allem technisch verbessern. Stichwort: Ein Glühkörper mehr! Dann wird's auch helle! Nur dann werden die Lichtbeamten auch zu Lichtgestalten.

Kommen wir zu einer anderen Dresdner Lichtgestalt – oder auch Urgestein. Uwe Steimle, Schauspieler, Kabarettist, Satiriker, Buchautor. Gerade steht er im Fokus der Medien. Der MDR hat sich von ihm getrennt, seine im Osten sehr beliebte Sendung „Steimles Welt abgesetzt“. Schon länger gab es Ärger um Äußerungen oder Auftritte des Kabarettisten. Uwe Steimle gilt als kritischer, unbequemer Geist. Neuerdings schreibt man ihm auch Sympathien für die politische Rechte zu. Aber warum eigentlich? Weil er Grüne durch den Kakao zieht? Weil er gern das regierende Establishment und öffentlich-rechtliche Sender provoziert? Parallelen tun sich auf. Auch Kabarettist Dieter Nuhr bekommt mediale Dresche, weil er sich über eine gewisse Greta und die allgemeine Klimahysterie lustig macht. Darf man in diesem Land nur über Rechte oder Bürgerliche spotten? Ein Satiriker muss provozieren dürfen – auch und gerade gegenüber dem grünen und linken Mainstream. Abgesehen davon muss Satire auch nicht jedem gefallen, schon gar nicht den sogenannten „Herrschenden“. Ob ein Künstler den „größten Führer aller Zeiten“ nachäfft – oder ein Shirt mit der provozierenden Aufschrift „Kraft durch Freunde“ trägt – mag manch einer geschmacklos finden, aber es gehört durchaus zum Klamauk von Kabarettisten dazu. Wo ist der Unterschied, wenn Oliver Welke in seiner „heute-show“ vom „Volk ohne Baum“ spricht? Warum darf ein Jan Böhmermann bitterböse, grenzwertige Sprüche über „Ziegenficker“ loslassen? Uwe Steimle ist im Osten Deutschlands für Viele eine Kultfigur, Menschen lieben seinen Humor. Seine Auftritte finden stets vor vollen Häusern statt.

Wenn nun Leute wie Uwe Steimle, Dieter Nuhr oder auch Andreas Rebers ihren Spott gegen Linke, Grüne, Islamisten oder Gender-Fanatiker nicht mehr ablassen können, dann ist es mit der Vielfalt in diesem scheinbar weichgespülten Land auch nicht mehr weit her. Und dass sich andere Künstler nicht mit Uwe Steimle solidarisieren, ist ebenfalls beschämend.

Wir jedenfalls halten zu Uwe Steimle, unserem Vereins-Ehrenmitglied und stolzen Gaslaternen-Besitzer. Lass Dich nicht unterkriegen. Aus dem Osten kommt das Licht! Es lebe die Freiheit der Kunst!

Nico Wolf



Bild: Joachim Raetzer

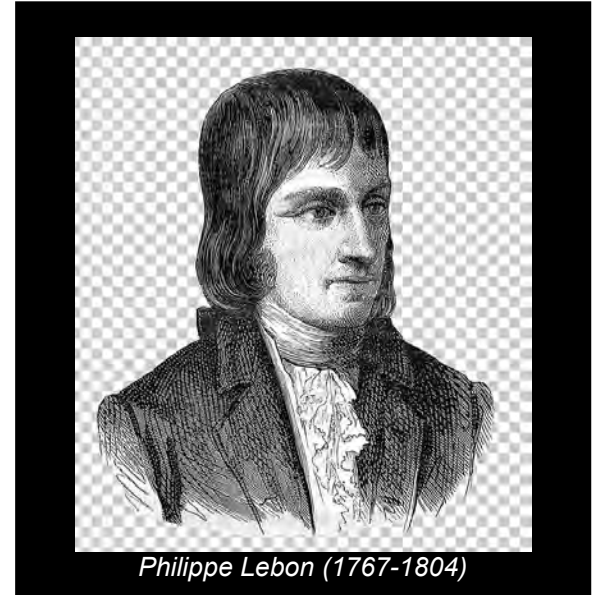
VOR 220 JAHREN - PHILIPPE LEBON ERFINDET DIE THERMOLAMPE

Ein mit Holz gefüllter Behälter auf dem Feuer, aus dem sich Rauchschwaden bildeten: Der französische Ingenieur Philippe Lebon empfand das als Energieverschwendung und beschloss, das Gas aus dem Rauch herauszulösen, um es als Brennstoff zu verwenden. Er war erfolgreich – und wurde so zum Erfinder der Gaslampe.

„Sollte man den Dienst einer so gefälligen Flamme nicht gerne haben? Sie kocht die Speisen; sie trocknet die Wäsche; sie wärmt die Bäder, Waschkessel, den Back-Ofen mit allen ökonomischen Vortheilen, die man nur wünschen kann.“

Philippe Lebon d'Humbersin – so sein vollständiger Name – wurde am 29. Mai 1767 in Brachay im Nordosten Frankreichs geboren. Lebon war ursprünglich Straßen- und Brückenbauingenieur. Doch als er seine „Thermolampe“ entwickelte, auf die er am 21. September 1799 ein Patent erhalten hatte, merkte er wohl, dass seine Erfindung etwas besonderes war.

„Und nun noch das Uebermaaß von Licht, das kein Docht verdunkelt, und dem nicht der geringste Ruß den Glanz benimmt“, schwärmte Lebon in einer Denkschrift mit dem blumigen Titel: „Nachricht von einer ganz neuen, außerordentlichen, vom Pariser National-Institut geprüften, und durch ein Erfindungs-Patent autorisirten Entdeckung einer Thermo-Lampe oder eines Spar-Ofens, welcher alle Zimmer im ganzen Hause heizet, beleuchtet, und allen Maschinen eine Bewegkraft zu geben, anwendbar ist.“



Philippe Lebon (1767-1804)

DESTILLATION LIEFERT GAS ALS BRENNSTOFF

Philippe Lebon hatte an der „École Nationale des Ponts et Chaussées“, der vom französischen König Ludwig XV. gegründeten, weltweit ersten Ingenieurschule, studiert. Danach schickte man ihn in die Provinz, was Lebon allerdings nicht ausfüllte. Wie er auf die Idee kam, eines Tages einen mit Holz gefüllten Behälter auf ein Feuer zu stellen und zu beobachten, wie sich dunkle Rauchschwaden bildeten, bleibt im Unklaren.

„Was für eine Verschwendung von Energie“, dachte sich Lebon beim Betrachten seines Experiments. Er beschloss, das Gas aus dem Rauch herauszulösen, um es als Brennstoff zu verwenden. Das Verfahren, dessen er sich dabei bediente, war im Prinzip simpel. Chemiker sprechen von „Destillation“. Lebon lenkte den heißen Rauch aus der Holzverkohlungs in ein Gefäß mit kaltem Wasser, in dem sich die festen Bestandteile – Öle, Harze und Säuren – niederschlugen. Das Gas zweigte er ab. Es ließ sich über ein Rohrleitungssystem überall hin verteilen, wo man es brauchte. Ein kleiner Ofen reichte aus, um ein ganzes Haus mit Brennstoff zu versorgen. „Die Unglaublichen können auftreten; ich will sie entwapfen. Werden sie der Wahrheit widerstehen können, welche ich ganz nackt und ungeputzt darstellen werde?“

SPEKTAKULÄRE ÖFFENTLICHE PRÄSENTATION

Lebon experimentierte mehrere Jahre mit seiner Anlage, schließlich lud er im Herbst 1801 zu einer öffentlichen Illumination in einem Pavillon mit Garten in der Pariser Rue Saint-Dominique ein. Der Eintritt kostete drei Francs, die Menschen strömten in Scharen herbei. Ein Zeitzeuge berichtet:

„In einem Zimmer stand eine grose Urne, deren Rand mit 100 kleinen Lichtern umgeben war, in einem andern brannten überm Kamin und an den Spiegeln Wandleuchter ... Die Facade des Gebäudes war mit einer brennenden Guirlande umgeben. Ein Blumentopf im Garten enthielt eine Staude, deren Blumen aus Licht gebildet waren. Kleine Lampen brannten in den Büschen. Ein Bassin war mit kleinen Flammen bedeckt ... Im Ganzen strömte das Licht aus mehr denn tausend Röhren, die, wenn sie in einem Zimmer vereinigt gewesen wären, eine unerträgliche Glut hervorgebracht haben würden.“



AUS LEBONS ERFINDUNG ENTWICKELTE SICH DAS GASLICHT



Sammelbild zur Erfindung der Thermolampe durch Philippe Lebon

Als erste größere Anwendung installierte Philippe Lebon in einem Pariser Hotel einen zentralen Holzofen zur Destillation von Wasserstoff, der über ein Röhrensystem in einzelne Zimmer geleitet wurde, um es dort mittels Absperrventil kontrolliert zu verbrennen, die Gasheizung war geboren. Die eigentliche Gasbeleuchtung existierte damals noch nicht. Doch erste Versuche mit öffentlichen Gaslaternen in Paris folgten bald und revolutionierten so die Straßenbeleuchtung. In Kenntnis der Arbeiten von Lebon verbesserte William Murdoch, Schüler und Mitarbeiter von James Watt, die mit Gas betriebenen Leuchten. In London wurden ab 1807 die ersten Straßen mit Gaslaternen beleuchtet, doch das sollte Lebon nicht mehr erleben.

DIE ERFINDUNG DES GASMOTORS



Links: Napoleon Bonaparte (1792), rechts Philippe Lebon

Im Jahr 1801 meldete Philippe Lebon ein Patent für einen Gasmotor an, dieser besaß bereits eine elektrische Funkenzündung. Doch Philippe Lebons Leben endete 1804, noch bevor er seine Erfindung richtig präsentieren konnte. Zu Beginn verbreitete die „Thermolampe“ einen extrem strengen Geruch, weil Lebon die Rauchgase nicht vernünftig reinigen konnte. Aus diesem Grund fand er für seine Anlage keine Interessenten. Um die Apparatur weiterzuentwickeln, fehlte ihm das Geld.

Philippe Lebon starb im Jahr 1804 im Alter von nur 37 Jahren in Paris durch einen mysteriösen Mordanschlag. Ein niemals identifizierter Mörder hatte ihn mit 13 Messerstichen umgebracht. Lebons lebloser Körper wurde am Abend des 2. Dezembers 1804, dem Tag der Krönung Napoleon Bonapartes zum Kaiser der Franzosen in der Notre-Dame de Paris, auf der Avenue des Champs-Élysées aufgefunden. Ursprünglich war Lebon zu diesem Anlass nach Paris gerufen worden, um für die Festbeleuchtung zu sorgen. Möglicherweise galt der Mordanschlag auch nicht Lebon, sondern Napoleon. Beide sahen sich sehr ähnlich. Doch

bewiesen wurde das nicht.

Vielleicht wäre Lebon samt seiner Erfindung in Vergessenheit geraten, wenn nicht einige Herren – allesamt spätere Pioniere des Gaslichts – bei seiner spektakulären Vorführung in der Rue Saint-Dominique zugegen gewesen wären. Die Gaslicht-Pioniere erkannten offenbar das Potenzial seiner Erfindung. Einer der Männer war Frederick Albert Winsor, ein deutscher Kaufmann, der die englische Staatsbürgerschaft angenommen hatte. Winsor übersetzte Lebons Denkschrift ins Deutsche – und versuchte in England, wo man schon Erfahrungen mit der Kohlevergasung gesammelt hatte, die Gasbeleuchtung einzuführen. 1814 wurden in London die ersten Öllampen durch Gaslaternen ersetzt. Die Ära des Gaslichts begann. Mitte des 19. Jahrhunderts besaßen bereits viele Städte Europas eine Gasbeleuchtung.

Quelle: Deutschlandfunk 21. September 2019, „Patent für die Thermolampe“

UNTERBELICHTET

„Die Stadtverwaltung will beim geplanten Umbau des Platzes eng mit der Polizei zusammenarbeiten und durch eine bessere Beleuchtung sowie das Beseitigen von uneinsichtigen Ecken für mehr Sicherheit sorgen.“

Aus „Badische Neueste Nachrichten“

VOR 10 JAHREN - DAS AUS FÜR DIE GLÜHBIRNE

Erinnern Sie sich noch? Zehn Jahre ist es nun her, dass der beliebten Glühlampe „vulgo: Glühbirne“ der Garaus gemacht wurde.

Am 18. März 2009 erließ die EU-Kommission eine Verordnung zum Verbot von Glühlampen, um den Energieverbrauch zu senken. Die Verordnung mit der Nummer 2009/244 EG trat am 1. September 2009 in Kraft und sollte das Aus für die Glühlampe in sechs Stufen bereiten. Die letzte Stufe trat am 1. September 2018 in Kraft. Doch auch zehn Jahre nach der ersten Stufe werden herkömmliche Glühbirnen von vielen weiterverwendet. Nicht wenige Verbraucher haben einen Vorrat an Glühbirnen gebunkert, um so lange wie möglich am bewährten elektrischen Glühlicht festhalten zu können. Nicht jeder will nun mal Leuchtdioden (LED) haben. Glühlampen bedeuteten für die Nutzer ein warmes Licht zum Wohlfühlen, sozusagen kleine Sonnen in gläsernen Behältern.



Bild: Marcus Quigmore

HAUPTSACHE, WIR TUN WAS

Als die EU das Aus für die Glühlampen beschloss – ursprünglich ging das „Glühlampenverbot“ auf eine 2007 gestartete Initiative des früheren Umweltministers Sigmar Gabriel zurück – war die Aufregung groß. War das nicht eine der berüchtigten Aktionen aus der Reihe „Hauptsache, wir tun was ... in diesem Fall für das Klima“.

Richtig ist, dass die im 19. Jahrhundert erfundene Glühbirne einen recht ungünstigen Wirkungsgrad besaß. Gerade einmal fünf Prozent der Energie wurde für den eigentlichen Zweck (Licht) verwendet, 95 Prozent hingegen produzierten Wärme. So gesehen war die Glühbirne ein Relikt aus dem 19. Jahrhundert, mehr Heiz- als Leuchtkolben. Denselben Vorwurf musste sich denn auch die Gasbeleuchtung, das Gasglühlicht, gefallen lassen.

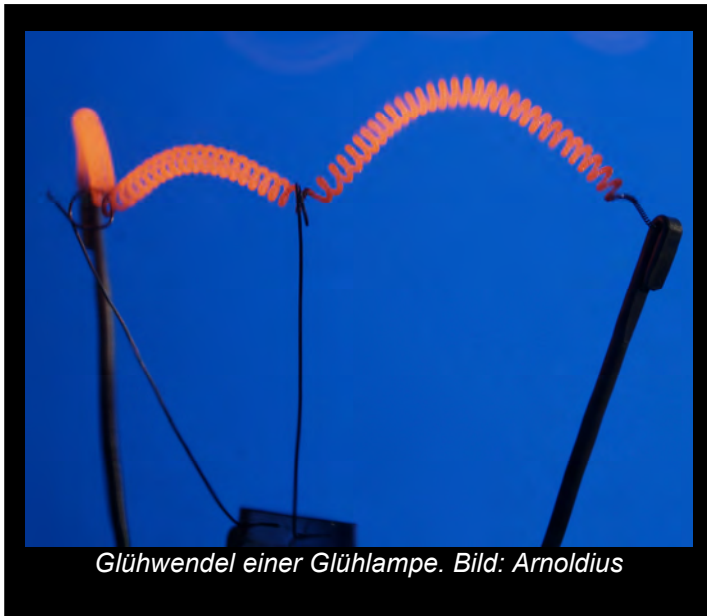
Doch bei genauerer Betrachtung stellte man schnell fest, dass es eben nicht nur um den Wirkungsgrad ging. Das EU-Glühbirnenverbot war das unverhältnismäßige Ergebnis eines ideologischen Tunnelblicks. Das Ende der Welt – oder auch die Rettung derselben – hängt gerade nicht an der Wohnzimmerbeleuchtung. Das Wochenblatt „DIE ZEIT“ schrieb im August 2012, „dass man den Glühbirnen-Gegnern zugutehalten müsse, dass der Klimawandel und der daraus möglicherweise resultierende Untergang der Menschheit für viele eine recht emotionale Sache sei. Aber das sei die Wohnzimmerbeleuchtung eben auch. Rötlich-warmer Schein sei, seit der Homo erectus lernte, Feuer zu entzünden, nun einmal das natürlichste und bio-korrekte Licht für Haus, Hirn und Hormone. Nicht zufällig fühlten sich die meisten Menschen in einem Klinikflur unwohler als im Theaterfoyer, in einer Kellerkneipe geborgener als in einer Unterführung. Sicher gäbe es Leute, denen ökologische Konsequenz wichtiger sei als behagliche Wohnlichkeit. Aber diese Abwägung allen Bewohnern der Europäischen Union vorzuschreiben hatte von Anfang an etwas Übergriffiges und Zwanghaftes.“

In der Regel hat die Kundschaft nichts gegen energiesparende Geräte an sich, so fielen Waschmaschinen oder Kühlschränke unter dieselbe EU-Energieeffizienz-Richtlinie wie Glühbirnen. Dagegen lief niemand Sturm, weil die Niedrigverbraucher schlicht genauso gut waschen und kühlen wie die alten Energiefresser. Doch vernünftige Alternativen für die verfeimten Glühlampen wurden erstmal gar nicht angeboten. Stattdessen wurden die Leute gezwungen, für teures Geld seltsam gestylte Energiesparlampen (auf bürokratisch „Kompaktleuchtstofflampe“) zu kaufen mit so blumigen Bezeichnungen wie „soft light“ oder „instant start“. Zuhause in die Lampe gedreht, entwickelten sich diese Sparlampen zu Funzeln, die im Zeitlupentempo vom trüben Dämmerzustand zu einer Art Kaltlichtdusche hochfuhren und den Raum in ein unansehnliches Kunstlicht tauchten. Die Umweltbelastung durch diese Energiesparlampen wurde anfangs ganz klein geschrieben, immerhin befand sich in den Sparlampen Quecksilber. So etwas in einer Nachttischlampe – einmal in der Nacht durch unruhigen



Hochspannung im Baumarkt

Bild: Janson-Karikatur.de



Glühwendel einer Glühlampe. Bild: Arnoldius

Schlaf berührt, die Lampe heruntergefallen, die Energiesparbirne zersplittert – da wurde das Schlafzimmer zum kontaminierten Un-Ort. Doch dies versuchten Radikalökos zusammen mit der Beleuchtungsbranche herunterzuspielen. Die Gefahr sei ja gar nicht so schlimm. Dafür würde jedoch jede Menge Energie gespart, deutschlandweit angeblich so viel wie die Leistung eines Kernkraftwerkes. Das mag sein, doch wer hat zum Beispiel den Wärmeeffekt berechnet? Ja, Glühbirnen geben Wärme ab – die eigentliche Heizung könnte etwas niedriger gestellt werden. Nun, bei den Energiesparlampen – ohne Wärmegrad – drehen die Menschen ihre Heizungen eben wieder etwas höher.

Aber gottseidank haben die regulierungswütigen EU-Bürokraten seinerzeit bei ihrem Glühlicht-Verbot eine Kleinigkeit vergessen. Die sogenannten „Speziallampen“ sind quasi ein Schlupfloch. Diese Glühbirnen waren nicht für den Haushalt gedacht, sondern für den Einsatz in der Landwirtschaft, für Gärten oder Gruben oder in der Industrie. Sie haben ein dickeres, stoßfestes Glas, manchmal ist der Glühfaden extra ummantelt.

Seit über 100 Jahren spendete die Glühbirne ein wärmendes, lebendiges Licht. Die Glühbirne war damit schlichtweg ein Kulturgut. Dieses Kulturgut wurde vor zehn Jahren von der EU im Namen des Klimaschutzes verboten – trotz massiver Kritik von Medizinern und auch Klimaschützern.



Bild: Hans Haase

Die fahl und kalt funzelnden Energiesparlampen gelten inzwischen auch als Auslaufmodell. Heute setzt alles in geradezu religiösem Eifer auf die Leuchtdioden (LED). Bei jeder öffentlichen Beleuchtungsinstallation wird stets besonders auf das Leuchtmittel LED hingewiesen. Ihre Leuchtkraft, ihre Effizienz, ihre Zuverlässigkeit, ihre Sparsamkeit – alles wird in den Himmel gelobt. Zweifel an den neuen lichttechnischen Heilsbringern – beispielsweise im Hinblick auf die Gesundheit – sollen gar nicht erst aufkommen.

Besonders eklatant ist die Veränderung des Lichts in der dunklen Jahreszeit – vor allem wenn es auf Weihnachten geht – zu beobachten. Das strahlende, heimelige Funkeln der Lichterketten in den Fenstern oder auf Weihnachtsmärkten ist inzwischen weitgehend verschwunden, der Glanz ist einfach weg. Stattdessen statisches, bisweilen ungemütliches und zu helles Licht aus tausenden Leuchtdioden. Und damit auch ja niemand auf die Idee kommt, die

altbewährten Lichterketten mit Glühlicht – soweit noch vorhanden – wieder aus der Kiste zu holen beabsichtigen Berliner Bürokraten-Verwaltungen, die Benutzung solcher Glühlichterketten auf Weihnachtsmärkten sogar zu verbieten. So war es zumindest vor wenigen Tagen in einer Berliner Tageszeitung zu lesen. Inzwischen wissen die Menschen vermutlich gar nicht mehr, dass es vor einigen Jahren auf den Weihnachtsmärkten viel mehr gefunktelt hat als heute. Doch Glühlampen oder Halogenlichterketten waren einmal und dürfen auch nicht mehr verwendet werden. Zuwiderhandlungen werden durch die Lichtkommissare mit Beleuchtungsentszug bestraft.

Bettina Raetzer-Grimm

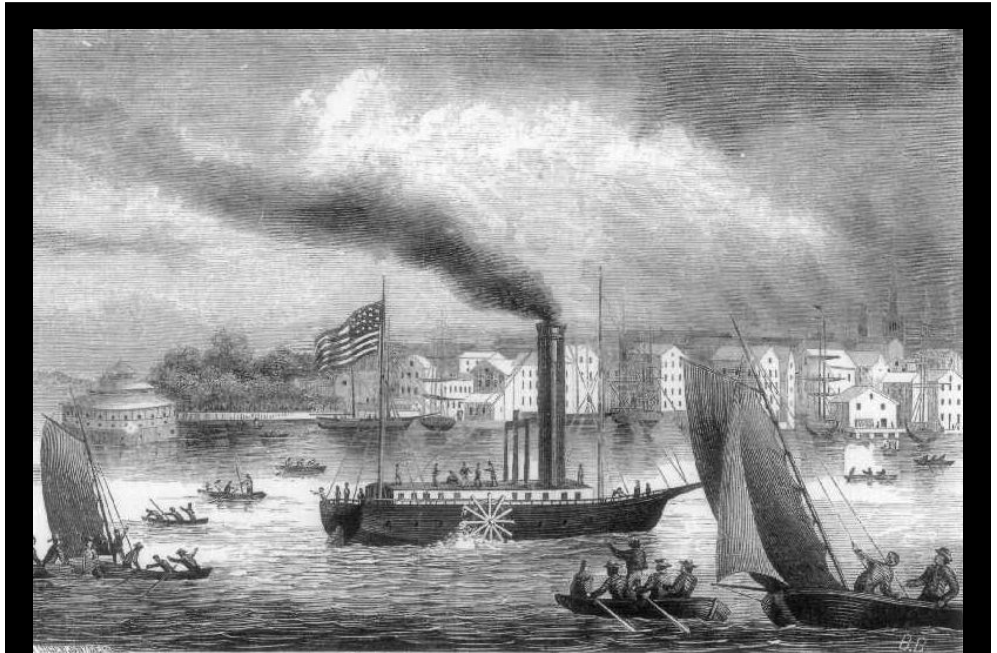


Weihnachtsmarkt in Berlin-Lichtenrade (2016). Zwischen den Gaslaternen die mit LED oder Energiesparlampen ausgestattete Verkaufsstände. Bild: B. Raetzer-Grimm

DIE KLEINE LATERNENKUNDE – SEEZEICHEN MIT GASBELEUCHTUNG

Auge und Ohr sind die Sinnesorgane, die dem Seefahrer für seine Aufgabe, einen sicheren Weg zu seinem Ziel durch Erkennung der Gegebenheiten seiner Umgebung zu finden, zur Verfügung stehen. Schon im Altertum wurden an wichtigen Küstenpunkten zusätzlich zu den natürlichen Landmarken Bauwerke errichtet, um dem Seefahrer die Orientierung zu erleichtern. Solange der Wind als einzige Antriebskraft für die Schiffe diente, hielt sich die Schifffahrt bei ungünstigen Winden, Nacht und Nebel in sicherem Abstand vor der Küste.

Die technische Entwicklung der Seezeichen nahm in Deutschland von der Mitte des 19. Jahrhunderts an einen beschleunigten Verlauf. Ursache war die industrielle Revolution mit der Entwicklung der Dampfmaschine und dem Aufkommen des Gaslichts. Gleichzeitig wuchs die Weltbevölkerung rasant, sie verdoppelte sich von 800 Millionen (1800) auf 1.6 Milliarden (1900). Das erste mit Dampf angetriebene Schiff war die Palmipède, erbaut 1776 von dem französischen Ingenieur Claude de Jouffroy d'Abbans. Das erste Dampfschiff mit kommerziellem Erfolg, der Raddampfer „Clermont“ (auch: „North River Steamboat“), stach 1807 in See. Zwölf Jahre später überquerte erstmals ein Dampfschiff, die „Savannah“ den Atlantik. Fuhren 1850 noch 89 Prozent aller Schiffe unter Segeln, so waren es 1914 nur noch 8,1 Prozent. In den deutschen Seehäfen löschten im Jahr 1873 genau 46.631 Schiffe 6,228 Millionen Tonnen Ladung, im Jahr 1910 waren es bereits 111.797 Schiffe mit 29,930 Millionen Tonnen Ladung.



Der Raddampfer „Clermont“. Bild: Project Gutenberg

Die Veränderungen im Seeverkehr sowie die beschleunigte Zunahme der Nachtschifffahrt erforderten bald erhebliche Maßnahmen im Seezeichenwesen. Die Zahl dieser Zeichen musste erhöht und ihre Wirksamkeit durch Anwendung der neuen technischen Hilfsmittel verbessert werden. So wurden für die Nachtschifffahrt neue Leuchtbaken, Leuchtfeuer, Leuchttonnen und Feuerschiffe entwickelt.

KÜNSTLICHE SEEZEICHEN AB DEM 13. JAHRHUNDERT

Als älteste künstliche Tageszeichen an den deutschen Küsten sind Kopfbaken ab dem 13. Jahrhundert, Tonnen ab dem 14. Jahrhundert, Kapen (heute meist Baken genannt) ab dem 15. Jahrhundert und Pricken ab dem 16./17. Jahrhundert nachgewiesen. Auch verwendete man hölzerne Schwimmständer mit je einem unter der Wasserlinie angebrachten runden Holzklötzchen als Auftriebskörper (sogenannte Waker, Steuder oder Fusen).

Nach Gründung des Deutschen Reiches im Jahr 1871 arbeitete eine Kommission an der Vereinheitlichung des deutschen Seezeichensystems, diese erfolgte schließlich zum 1. April 1889. Zwei Jahre vorher bestand der größte Teil der Seetonnen noch aus Eichenholz, doch nun begann die beschleunigte Umstellung auf Eisen. Erste eiserne Seetonnen waren bereits seit 1845 im Einsatz gewesen.

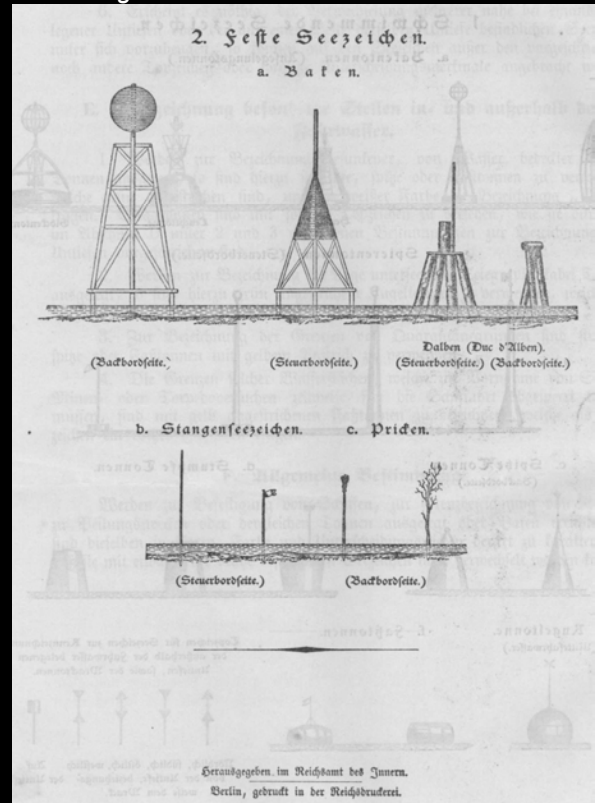
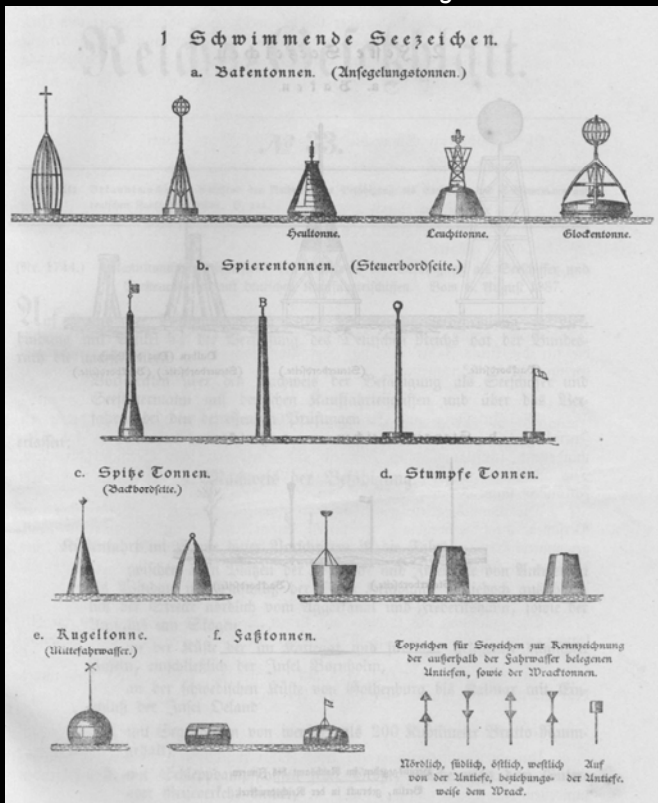
Eine Besonderheit war die Vielfalt der verwendeten Konstruktionen bei den eisernen Seezeichen, was auch an der Zuständigkeit gleich mehrerer deutscher Staaten für die Seezeichen lag. Mit der Umstellung auf eiserne Tonnen nahm die Formenvielfalt sogar noch weiter zu. Nachdem das Deutsche Reich die Zuständigkeit über das Seezeichenwesen übernahm und 1878 das erste vollständige Verzeichnis aller deutschen Schifffahrtszeichen herausgab, mussten darin in 30 verschiedenen Figuren die in den einzelnen Revieren verwendeten Tonnen dargestellt werden. Im Jahr 1906 zählte man in Deutschland etwa 100 verschiedene Bauarten für Fahrwassertonnen.



Blauort Baake 2, errichtet 1770 vor Büsum



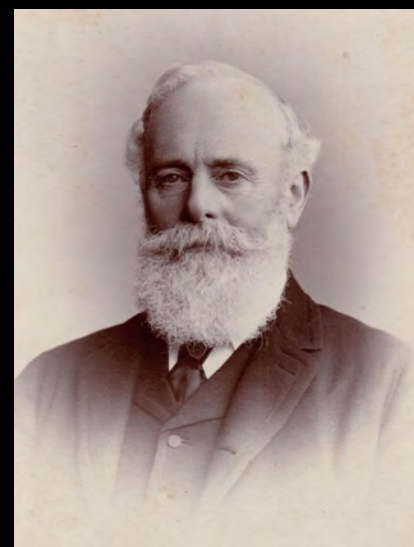
Oben: Karte der Elbmündung von 1721 mit der im Jahr 1661 auf Scharhorn errichteten Bake. Das Auftragswerk des Hamburger Senats an den Architekten und Bildhauer Samuel Gottlob Zimmermann (Anfang d. 18 Jh. in Hamburg tätig) und den Kapitän und Chef der Hamburger Artillerie, Johann Otto Hasenbanck (gest. 1759) verbesserte erheblich die Sicherheit der Handelsschifffahrt hinsichtlich der Navigation der Unterelbe und Elbmündung, und markierte einen Neuanfang in der Kartographie der Elbe. Bild: Samuel Gottlob Zimmermann und Otto Hasenbanck. Unten: Auszüge aus dem Deutschen Reichsgesetzblatt 1887.



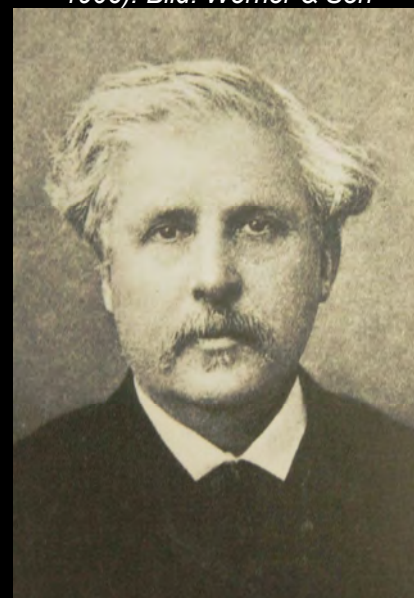
DIE ENTWICKLUNG DER LEUCHTTONNE

Die erwähnte starke Zunahme des Verkehrs auf See sowie das wachsende Bedürfnis der Schifffahrt zur Einsparung von Betriebskosten erforderten seezeichentechnische Maßnahmen, um die der Küste vorgelagerten Gewässer auch bei Nacht befahrbar zu machen. Da sich die Fahrwasser oft veränderten, schien eine befeuerte Tonne eine geeignete Lösung zu sein. In Großbritannien, Frankreich und Deutschland arbeitete man etwa gleichzeitig an der Entwicklung geeigneter Leuchttonnen, die mehrere Wochen ohne Wartung betriebssicher arbeiten sollte. Zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelten der irische Ingenieur John Richardson Wigham (1829-1906) und der Direktor der französischen Seezeichenverwaltung Léon Bourdelles (1838-1899) fast gleichzeitig Petroleumdauerlampen, die einige Zeit ohne Wartung auskamen. Doch diese Lampen konnten sich schlussendlich nicht durchsetzen.

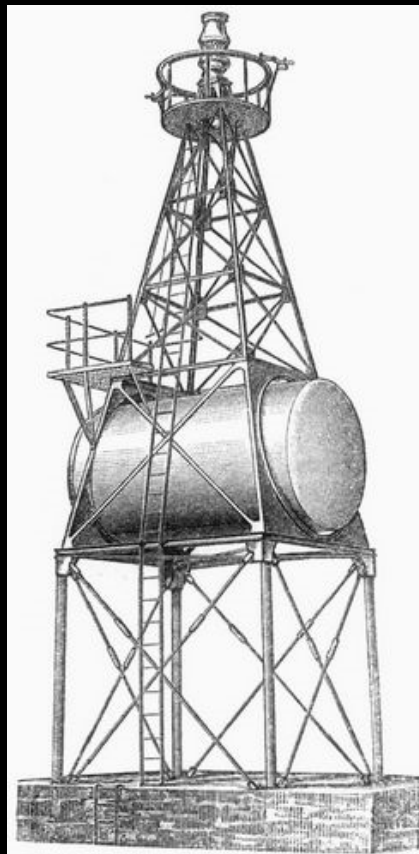
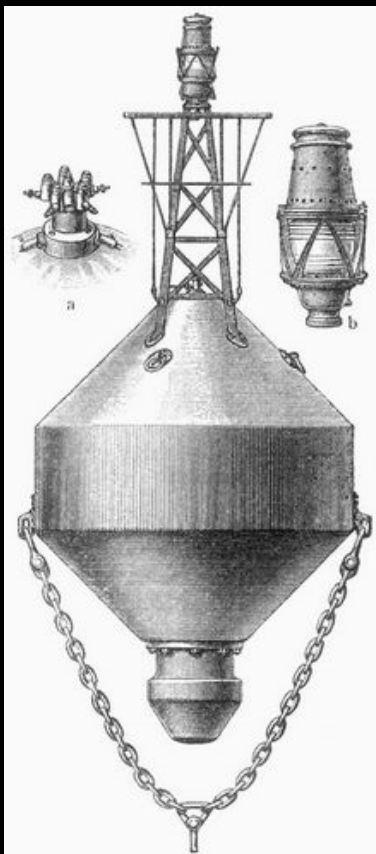
In Deutschland experimentierte man bereits mit Gas, dabei erprobte man Leuchttonnen, die zur Gasversorgung oder zum Zünden und Löschen eine Verbindung zum Ufer hatten. Doch auch diese erwiesen sich als unpraktikabel.



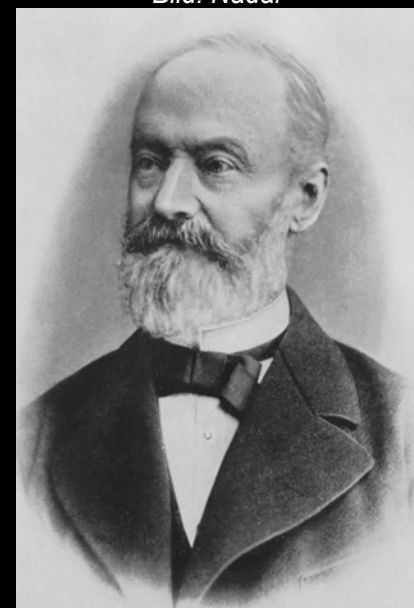
John Richardson Wigham (1829-1906). Bild: Werner & Son



Léon Bourdelles (1838-1899). Bild: Nadar



Pintsch-Leuchttonnen, produziert ab 1878/79. Die Leuchttonnen hatten schmiedeeiserne Schwimmkörper von 5-10 Kubikmeter Rauminhalt, die zugleich als Gasbehälter dienten. Der Leuchtapparat war auf einem Aufbau angebracht, dessen eisernes turmartiges Gerüst meist einen mastkorbartigen Standplatz für den mit Füllen des Gasbehälters und Reinigen des Brenners des beauftragten Mannes bildete. Das Füllen mit Fettgas geschah mit einem angeschraubten Schlauch von einem Gastransportdampfer aus, oder, wo nur wenige Gastonnen versorgt zu werden brauchen, mit einem auf Fahrzeugen transportablen Füllkessel. Die Laternen der Leuchttonnen erhielten das Gas aus einem Regulator, der den mit dem Gasverbrauch im Bojenkessel allmählich sinkenden Gasdruck stets gleichmäßig auf 60–70 mm Wassersäule hielt. Damit bei heftigen Stößen durch anprallenden Seegang die Flamme nicht verlöschen konnte, befand sich über dem Regulator noch ein Gasraum als Schlagfänger. Als Brenner dienten meist Argandbrenner, doch auch Zusammenstellungen von 3–7 kleineren Brennern. Auersches Gasglühlicht konnte nur auf feststehenden Leuchtbaken verwendet werden, weil Leuchttonnen starken Erschütterungen ausgesetzt waren. Als Leuchtapparate dienten Fresnelsche Linsen von 20–30 cm Durchmesser, die in den Laternengehäusen angebracht waren.



Julius Pintsch (1815-1884). Bildquelle: unbekannt

JULIUS PINTSCH - PIONIER BEI GASBELEUCHTETEN SEEZEICHEN

Zum Pionier des beleuchteten Seezeichenwesens wurde der Berliner Klempnermeister und Unternehmer Julius Pintsch (1815-1884). Pintsch entwickelte Gasmesser und Gasapparate und errichtete im Jahr 1848 in Berlin eine Fabrik für die serienmäßige Produktion. Sein Unternehmen florierte derart, dass Pintsch bald Zweigstellen eröffnete. Die Gasbeleuchtung fand damals immer weitere Verbreitung und es kam die Idee auf, diese Form der Beleuchtung auch für Eisenbahnwagen zu verwenden. Doch dazu musste erst ein geeignetes Gas produziert werden.



Herstellung von Leuchttürmen und Leuchttürmen im Pintsch-Werk Fürstenwalde (um 1890)

Pintsch war es schließlich, der in den 1860er Jahren nach erfolgreichen Proben Ölgas (andere Bezeichnung Fettgas) aus tierischen und pflanzlichen Fetten herstellte. Er presste dieses Ölgas, sodass es in kleine Behälter passte. Ab 1871 wurden Reisezugwagen mit Gaslampen und Gasapparaturen von Pintsch beleuchtet. Gleichzeitig begann Pintsch mit der Erprobung seines Ölgases für die Beleuchtung von Seetonnen. Im Jahr 1877 wurde die erste Pintsch-Leuchtboje versuchsweise in der Kronstädter Bucht bei St. Petersburg (Russland) installiert und ein Patent angemeldet. Nach weiteren Versuchen und Vorfürungen gingen die Pintsch-Leuchtonnen 1878 im Petersburg-Kronstädter-Fahrwasser in den regulären Betrieb. Ein Jahr später stellte Pintsch bei der Gewerbeausstellung in Berlin eine für die Kaiserliche Admiralität bestimmte Leuchttonne aus, die ab 1880 an vier Stellen an den deutschen Küsten erprobt wurde, zwei bei Wilhelmshaven, eine bei Kiel und eine in der Königsberger Rinne bei Pillau. Auch in Großbritannien und Frankreich wurden diese neuen Leuchttonnen getestet.

In Deutschland nahm die Zahl der Leuchttonnen nun stark zu. Der Pintsch-Firmenkatalog aus dem Jahr 1900 listete auf, dass man an die Behörden des Deutschen Reiches 77 Leuchttonnen geliefert habe, davon allein 42 an die Kaiserliche Kanalverwaltung (Nord-Ostsee-Kanal). Zehn Jahre später hatte man schon 61 Leuchttonnen an den deutschen Küsten (ohne Nord-Ostsee-Kanal) installiert. Zum Vergleich: Im Jahr 1987 waren es 564 Leuchttonnen.



Schon die ersten Versuchstonnen hatten die grundsätzlich gleichen Konstruktionsmerkmale wie die heute verwendeten Tonnen. Da über Jahrzehnte, mindestens bis zum Jahr 1920, fast alle deutschen Leuchttonnen von Pintsch hergestellt wurden, ergab sich eine weitgehende Einheitlichkeit. Es wurden drei Größen ausgeliefert (mit 5 Meter, 7,50 Meter und 10 Kubikmeter Inhalt des Tonnenkörpers), später kam noch eine Zwischengröße von 5,6 Kubikmeter sowie einige weitere Spezialtonnen hinzu.

Der Pintsch-Firmenkatalog von 1900 beschrieb die Leuchttonnen folgendermaßen:

„Die Bojen meines Systems bestehen im Großen und Ganzen aus einem schmiedeeisernen zugleich als Schwimmkörper dienenden Gasbehälter, einem auf einem Aufbau befestigten Leuchtapparat und dem zur Verankerung dienenden Kettenzug mit Anker.

Der Bojenkörper erhält eine den in Bezug auf Stabilität, Tiefgang etc. gestellten Anforderungen entsprechende Form und wird vollständig aus bestem Material geschweißt, um das bei genieteten Bojen fast unvermeidliche Leckspringen zu vermeiden ...

Der meistens vergitterte, aus Winkeleisen und Flacheisen zusammengesetzte Turm ist auf dem Kesselkörper mit kräftigen schmiedeeisernen Füßen befestigt und mit einem mastkorbartigen Standort für den mit der Revision betrauten Mann versehen.

Die weiter vorstehend bereits eingehend beschriebene Laterne ist auf einem entsprechend ausgebildeten Kopf des Turmes mittels vier bronzener Schraubenbolzen befestigt und mit dem Bojenkörper durch ein starkwandiges schmiedeeisernes oder kupfernes Rohr verbunden ...

Die Befestigung der Ankerkette ist bei den einzelnen Bojenformen verschieden, muss aber im Allgemeinen so erfolgen, dass die Boje sich bei dem Auslegen in Strömungen nicht schief legt.

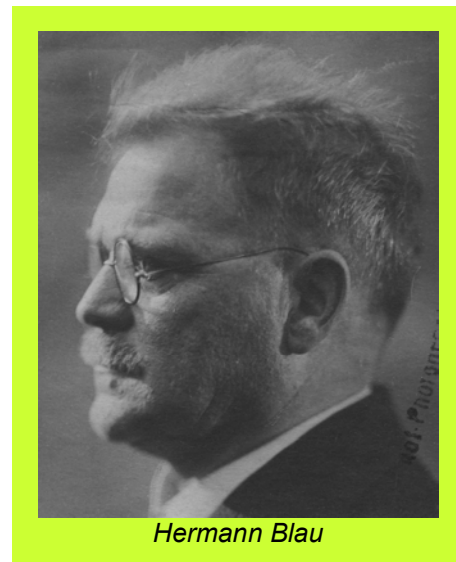
Zum Heben und Schleppen der Bojen dienen zwei oder drei Heberinge, welche am Bojenkörper angenietet sind ...

Die Stabilität einer jeden Boje muss eine möglichst große sein, da letztere andernfalls im Seegang oder bei starken Strömungen zu große Neigungen und Schwankungen macht. Durch solche Schwankungen können Täuschungen insofern hervorgerufen werden, als ein festes Licht dem Schiffer als Blinklicht erscheint und als auch ein Blinklicht für den Beobachter scheinbar einen anderen, wechselnden Charakter annimmt.“

Zu ergänzen wäre noch, dass für die Tonnenkörper sogenannter „Siemens-Martin-Stahl“ verwendet wurde und dass bis etwa 1920 die einzelnen Bleche mit Wandstärken von 12-18 mm durch Wassergas- oder Hammerschweißung verbunden wurden. Dieses Verfahren konnte bei großen Blechbehältern nur die Firma Pintsch ausführen. Später wurde Elektroschweißung angewendet.

BETRIEBSDRUCK UND GASARTEN

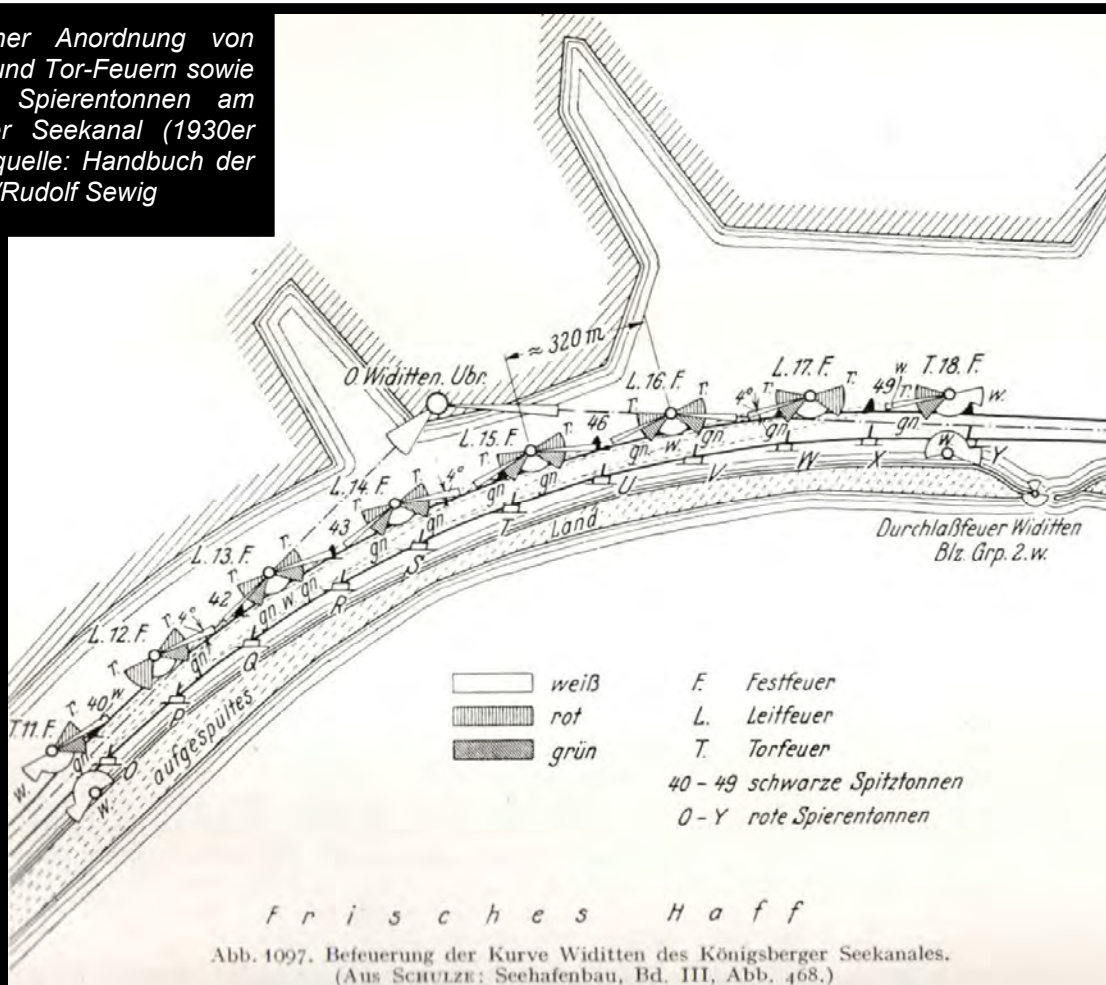
Der Betriebsdruck betrug bei Ölgas 6 at, bei dem ab 1910 verwendeten Blaugas 9 at. Das Kürzel „at“ bedeutet „technische Atmosphäre“ und wird seit 1. Januar 1980 nicht mehr verwendet, stattdessen wird der Druck in „Bar“ und „Millibar“ angegeben (Umrechnungsfaktor: 1 at = 980,665 mbar). Das sogenannte Blaugas war eine ab 1903 zuerst in Deutschland hergestellte Variante des Stadtgases, gleichzeitig war es das erste Flüssiggas und der Vorläufer des Propangases. Der Name geht auf den Erfinder, den aus Graben bei Karlsruhe stammenden Apotheker und Chemiker Hermann Blau (1871-1944) zurück. Das auf seinen Namen patentierte Blaugas wurde überall, wo keine Gasleitung vorhanden war, zum Kochen, Heizen oder Beleuchten verwendet. Im Gegensatz zum Stadtgas besaß das flüssige Blaugas keine giftigen Bestandteile in Form von Kohlenstoffmonoxid.



Hermann Blau

Dies erklärte auch die unterschiedlichen Wandstärken. Als man in den 1930er Jahren versuchsweise Propangas einsetzte, wurde die Konstruktion der Tonnen verändert. Die ersten mit Propangas betriebenen Leuchtonnen wurden häufig als „RVM-Tonnen“ bezeichnet, die Abkürzung stand für Reichsverkehrsministerium. Der Tonnenkörper, der nur noch die Aufgabe eines Schwimmkörpers hatte, auf dem der Gittermast befestigt ist, wurde zu einem ringförmigen Gebilde, das dadurch entstand, dass der in der äußeren Form der alten Tonne weitgehend ähnliche Tonnenkörper von einem Rohr von 70 cm Durchmesser in der Längsachse durchstoßen wurde. Der große Mittelteil hat wie bei der 7,5 Kubikmeter-Flüssiggastonne einen Außendurchmesser von 2,60 Metern. Als Wandstärken genügten nun 10-12 mm, die auch eine leichtere Schweißung zuließen, weil sie nicht mehr gasdicht sein mussten. Die so gewählte Konstruktion ließ nach den Stabilitätsbedingungen eine günstige Lage in der See erwarten. Zur weiteren Erhöhung der Stabilität war ein Gegengewicht vorgesehen, das 2,60 Meter unter dem Tonnenkörper entweder an einer offenen Konstruktion aus drei Stahlrohren oder einem Rohr von 50 cm Durchmesser gehängt wurde, mit großen Löchern in seinen Wänden.

Beispiel einer Anordnung von Fest-, Leit- und Tor-Feuern sowie Spitz- und Spierentonnen am Königsberger Seekanal (1930er Jahre). Bildquelle: Handbuch der Lichttechnik/Rudolf Sewig



DIE EINHEITSTONNE

Man strebte nun auch eine einheitliche Tonnen-Größe von 7,5 Kubikmetern an. Die neue Einheits-Tonne hatte anstelle des oberen konischen Tonnenkörperabschlusses ein nur leicht gewölbtes Deck. Im Tonnenkörper wurden drei senkrecht stehende zylindrische Behälter für je drei genormte 22-Kilogramm-Propangasflaschen eingebaut. Darin ließen sich etwa 105.000 Liter Gas speichern. Gegenüber der in Deutschland vorher üblichen 7,5 Kubikmeter fassenden Leuchttonne für Blaugas ergab die Propangastonne die 1,6fache Menge. Die Flaschenbehälter überragten den Tonnendeckel um etwa 30 cm und waren mit wasserdicht schließenden Klappdeckeln verschlossen.

Ab 1956 wurden die Leuchttonnen endgültig von Blaugas- auf Propangasbetrieb umgestellt. Neben den üblichen Tonnen-Größen wurden auch spezielle Tonnen eingesetzt, beispielsweise sogenannte Ansteuerungstonnen mit 10 Kubikmeter Fassungsvermögen und einem besonders hohen Laternenträger, die vor der Ems, der Jade und der Weser lagen. Für flache Gewässer gab es spezielle Leuchttonnen mit einem Durchmesser von weniger als 2,50 Metern und 7,5 Kubikmeter Fassungsvermögen. Speziell für Wattfahrwasser wurde in den 1950er Jahren eine spezielle Kleinleuchttonne für kurzzeitige Befuerungsaufgaben entwickelt, sie hatten einen Durchmesser von 1,40 Metern.

Die großen Leuchttonnen von 7,50 Kubikmeter Inhalt wurden im Laufe der Zeit so umgerüstet, dass sie einen genormten 200- oder 300 Kilogramm-Propangasbehälter aufnehmen konnten. Das entsprach einer Gasmenge von 106.000 bzw. 159.000 Litern. Außerdem arbeitete man an einer Einheitsleuchttonne für Propangasbetrieb, sie wurde 1961 eingeführt. Doch es folgten Überlegungen, zu einer optimalen Tonnenform zu kommen, die auch eine gute Radarreflexion besitzt.

von rot in dunkel
" rot in weiß
" weiß in grün
" grün in dunkel

Feuers.

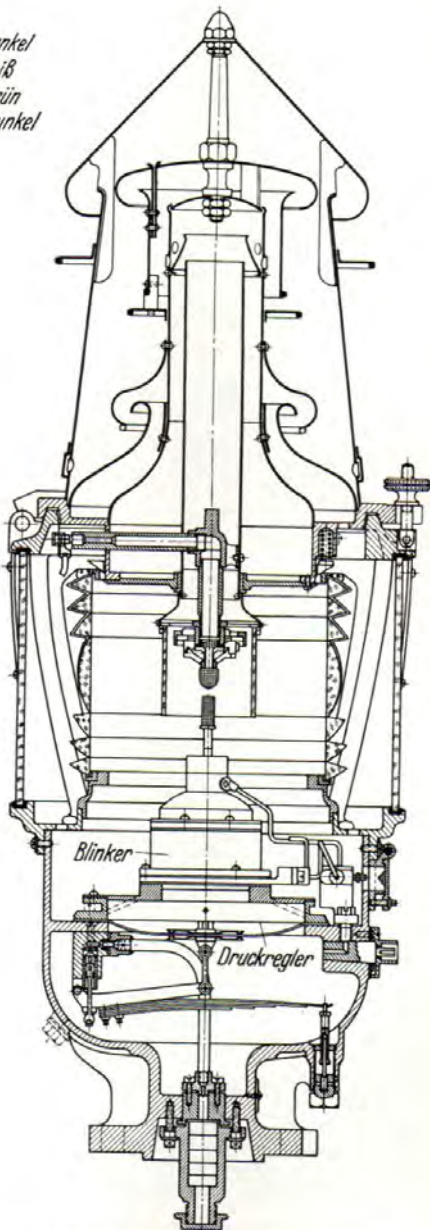


Abb. 1079. Laterne einer Leuchttonne.
(Julius Pintsch K.G., Berlin.)

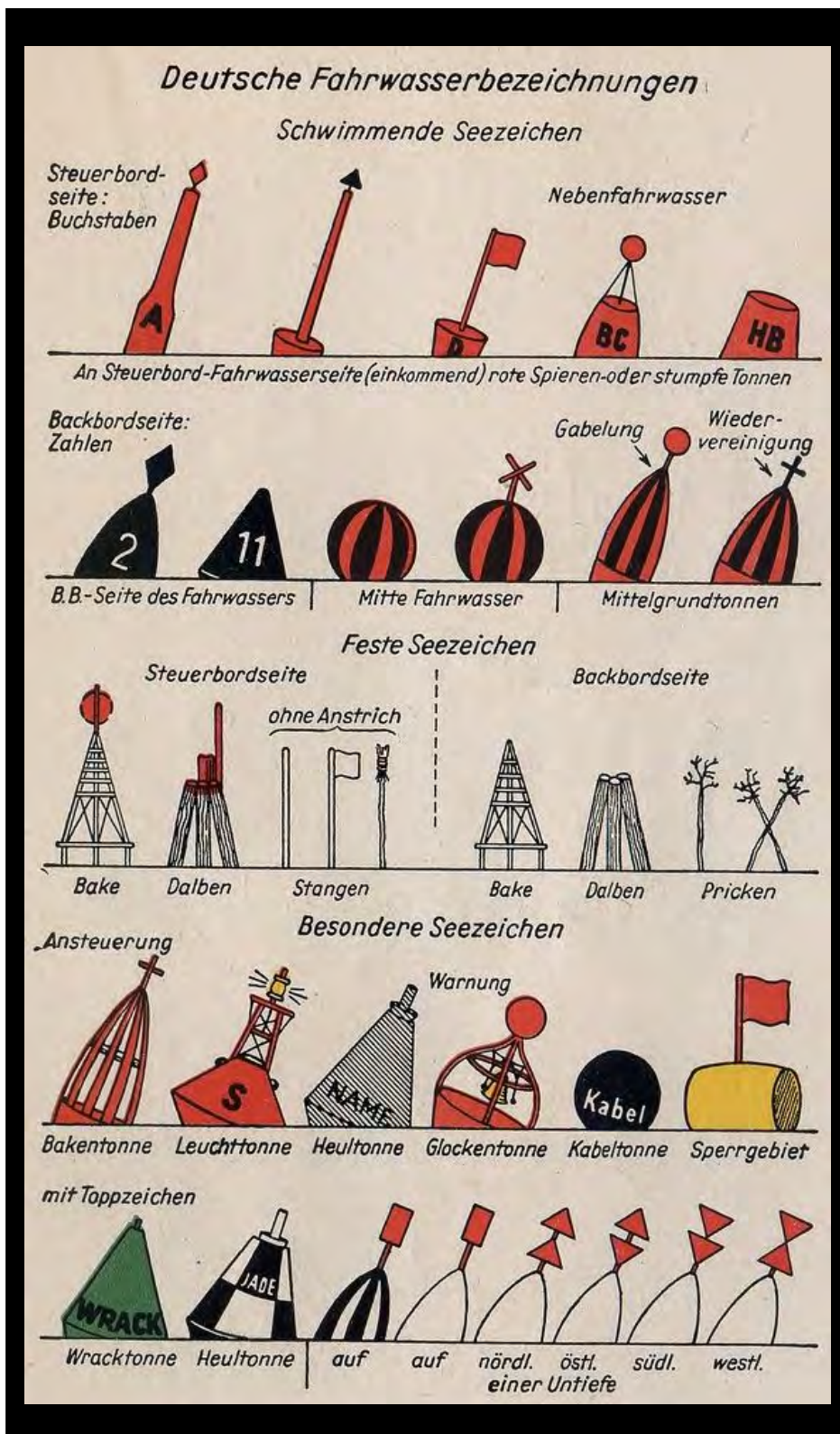
Im Jahr 1983 kam es schließlich zur Einführung der sogenannten „Einheitsleuchttonne 81“ (Bild rechts unten). Sie hat die Form eines Doppelkonus mit zylindrischem Mittelteil von 2.500 mm Durchmesser und 2.520 mm Tonnenkörperhöhe. An der oberen Seite ist ein großer Flanschring angeordnet, an dem die nach innen reichende Tasche für den 300-Kilogramm-Propangasbehälter sowie der ein Meter lange Laternenträger verschraubt sind. Für Seegebiete kann auch ein zwei Meter langer Laternenträger aufgesetzt werden. Am Laternenträger ist auch ein Radarreflektor angeflanscht. Die Lichtpunkthöhe über dem Ruhewasserspiegel beträgt bei der Normalausführung 4,30 Meter, beim höheren Laternenträger 5,30 Meter.



DIE LICHTTECHNIK - MIT ARGAND FING ES AN

Die von Pintsch 1877 patentierte Seelaterne war mit einem Argand-Brenner ausgestattet, allerdings ohne den bei den Argand-Lampen sonst üblichen Glaszylinder. In Ausnahmefällen benutzte Pintsch auch einfache Brenner mit drei, fünf oder sieben Düsen, die aber weniger Licht erzeugten. Der Glaszylinder erübrigte sich in den Seelaternen, weil die geschlossene Laterne für die Erzeugung eines optimalen Luftstroms konzipiert war. Als dafür bedeutendstes Bauteil diente die Laternenhaube, durch die der Frischluftantritt und der Verbrennungsluftaustritt erfolgte, ohne dass Spritzwasser eindringen konnte. Auch die Anordnung und Halterung der Gürtellinse sowie die Laternenverglasung, von Schrägspinnen gehaltene, gebogene Dreiecksgläser, dienten der Luftführung im Inneren der Laterne. An diesem Grundkonzept der Gas-Seelaternen brauchte bis zu ihrer Abschaffung vor 15 Jahren, als auf LED-Betrieb umgestellt wurde, nichts geändert zu werden. Am Brenner selbst war auch eine Halterung für einen zylindrischen Silikatglas-Farbfilter angebracht. Diese Anordnung wurden Ende der 1950er Jahre überflüssig, da die danach verwendeten Plexiglas-Farbfilter wegen ihrer Wärmeempfindlichkeit zwischen Optik und Laternenverglasung eingesetzt werden mussten.

Unter dem Brenner befand sich der Gasblinker, in dem durch den Gasdruck als Energiequelle mit Hilfe einer Membran und einer Feder über Kniehebel und Zahnrädchen Ventile bewegt wurden, die die Gaszufuhr zum Brenner steuerten. Dort entzündete sich das Gas an einer ständig brennenden Zündflamme. Mit diesem Gasblinker konnte praktisch jede gewünschte Kennung erzeugt werden, vorausgesetzt, der zuständige Laternenwart arbeitete präzise. Die Gasblinker blieben fast ohne Veränderungen im Einsatz, bis Ende der 1970er Jahre ein von der Firma Pintsch entwickelter elektronischer Kennungsgeber mit elektrischem Magnetventil eingeführt wurde. In den 1980er Jahren kam schließlich als weitere Verbesserung noch eine automatische Zündeinrichtung hinzu, sodass es möglich wurde, die Seelaterne durch einen Dämmerungsschalter am Tage ganz abzuschalten.



Um am Gasblinker stets einen konstanten Druck zu haben, war schließlich darunter noch ein Druckregler angeordnet, der in gleicher Art in gasbetriebenen Seelaternen bis zum Schluss vorhanden war. Die ganze Laterne war aus Bronzeguss und die Lüftungshaube aus Kupferblech gefertigt. Nach 1945 fand eine Umstellung auf eine seewasserbeständige Aluminiumlegierung statt, wodurch das Gewicht der Seelaterne erheblich verringert werden konnte.

Die Erfindung des Auerschen Gasglühkörpers brachte eine deutliche Verbesserung der Lichtstärke. Wegen der anfangs noch nicht ausreichenden Festigkeit der Glühkörper benutzte man damit ausgerüstete Seelaternen zuerst nur für feste Feuer, doch bald kamen sehr robuste Glühkörper auf den Markt, die in Hänge- und Stehlichtbrennern auf Tonnen eingesetzt werden konnten. Vermutlich im Jahr 1897 wurde Gasglühlicht erstmals im Oberfeuer „Osterende Groden“ eingesetzt. Danach erfolgte die zügige



Die Leuchtbake Friedrichskoog (errichtet 1935)

Gürtellinsen von 300 mm Durchmesser (sogenannte 300er Seelaternen). Später kamen weitere Größen zum Einsatz, darunter 140er, 375er und schließlich 100er Seelaternen.

Im Interesse einer Vereinheitlichung und der Verringerung der Lagerhaltung begann man in den 1980er Jahren die in Deutschland verwendeten Größen zu reduzieren. Für Hauptfahrwasser sollte nun die 200er und für Fahrwasser geringerer Bedeutung die 100er Seelaterne verwendet werden.



Fresnellinsen in verschiedenen Größen

Außer den bisher genannten Gasen kam in Deutschland vereinzelt auch Erdgas und Acetylen für Leuchttonnen zur Anwendung. Wegen der günstigen Lage der Unterelbe zu den Erdgasquellen südlich von Hamburg wurden nach 1906 einige Leuchttonnen zwischen Brunsbüttel und Hamburg für mehrere Jahre mit Erdgas betrieben.

Acetylen wurden ebenfalls in Einzelfällen für die Befuerung der Tonnen eingesetzt. Von 1945 bis in die 1960er Jahre brannten etwa 15 Leuchttonnen mit Acetylen. Dabei mussten die Brenner sehr sorgfältig eingestellt werden, weil es sonst zu Verrußungen kam. Technisch funktioniert eine mit Acetylen betriebene Seelaterne so wie die für andere Gase, allerdings entfällt der Glühkörper, da Acetylen auch ohne diesen mit weißer Flamme brennt.

und problemlose Umstellung der vorhandenen Gasfeuer auf Gasglühlicht, beispielweise waren an der Weser schon 1909 alle Gasfeuer auf Gasglühlicht umgerüstet. Wo kein Gasbehälter vorhanden war und auch nicht aufgestellt werden konnte, behalf man sich mit Spiritus-Glühlicht. Die ersten mit Spiritus-Glühlicht ausgerüsteten Leuchttfeuer gab es 1902 in Ranzow und Kollikerort auf der Insel Rügen. Ab 1903 verwendete man auch Petroleum-Glühlicht, zur Zeit des Ersten Weltkrieges wurde sogar Benzol eingesetzt. Ein weiterer Sonderfall war der Betrieb des Leuchttfeuers Cuxhaven. Hier betrieb man das Leuchttfeuer zwischen 1905 und 1912 mit Stadtgas, doch dies blieb eine Ausnahme und hatte sich vermutlich nicht bewährt.

Die Firma Pintsch bot die Seelaternen anfangs in zwei Größen an: Mit Gürtellinsen von 200 mm Durchmesser (sogenannte 200er) und mit



Mit Propangas betriebene Seetonnen. Man beachte den Größenunterschied. Links: Komplette Leuchtboje mit Pintsch-Bamag PE200-Laterne an der Spitze



VERSUCHE MIT ELEKTRISCH BETRIEBENEN LEUCHTTONNEN

Erste Versuche mit elektrisch betriebenen Leuchttonnen fanden 1889 vor der Küste von New York statt. Der Strom kam dabei mit Seekabel vom Land aus. In Deutschland erprobte man 1897 vor der Insel Wangerooge drei elektrisch betriebene Leuchttonnen. Der Probelauf wurde aber um 1900 beendet, vermutlich wegen häufig auftretender Kabelschäden. An den mit Gas betriebenen Seetonnen kam man also nicht vorbei. Erst in den 1960er Jahren brachte die Firma Pintsch eine elektrische Seelaterne mit einer 6-fach Lampenwechsellvorrichtung und 100er Optik auf den Markt, die aber nur an wenigen Stellen eingesetzt wurde.

Vergleich der Seelaternen der 100er, 200er und 300er Serie:

Laternengröße	Jahr des Pintsch-Kataloges	Brenner	Gasart	Gasverbrauch l/h	Lichtstärke in cd
100er	1977	Glühkörper P3	Propan	6,8	100
	1977	Glühkörper P10	Propan	12,6	170
200er	1900	3 Flammen	Ölgas	21,0	29
	1900	Glühkörper	Ölgas	20,0	90
	1980	Glühkörper GG16	Propan	19,5	490
300er	1900	5 Flammen	Ölgas	30,0	45
	1900	Glühkörper	Ölgas	20,0	145
	1980	Glühkörper GG33	Propan	33,0	800

Anmerkung zur Maßeinheit der Lichtstärke: „cd“ steht für „Candela“ (Kerze). Eine gewöhnliche Haushaltskerze hat eine Lichtstärke von etwa 1 cd. Daher rührt auch der Name. Er ersetzte 1948 den zuvor verwendeten Begriff „Neue Kerze“, der 1967 endgültig abgeschafft wurde. Die heute verwendete Einheit für die Lichtstärke heißt „Lumen“. Die Lichtstärke in einer bestimmten Richtung ist der Quotient aus dem von der Lichtquelle in diese Richtung ausgesandten Lichtstrom (Einheit Lumen, lm) und dem durchstrahlten Raumwinkel.



Leuchttonnen im Hafen von Varberg am Kattegat(Schweden). Bild: Bobby Luzano

Um 1998 waren vor Deutschlands Nord- und Ostseeküsten etwa 1.200 Leuchttonnen in Betrieb. Die Weiterentwicklung der Solartechnik führte schließlich dazu, dass man daran dachte, allmählich den elektrischen Betrieb einzuführen. Zwischen 2004 und 2010 wurden alle Seelaternen auf den Betrieb mit Photovoltaik- und LED-Technik umgestellt. Damit ist die Geschichte der mit Gasbeleuchtung betriebenen Seezeichen zu Ende. Vereinzelt werden sie für Sammler angeboten. Rolf Kukula aus der Nähe von Bremen besitzt gleich mehrere dieser Seelaternen und hat zum Thema einiges an Wissen und Erfahrung (siehe Artikel im Anschluss dieser Reportage).

Mehr über Julius Pintsch und seine Söhne im Zündfunken Nr. 72, über Gaslicht in Reisezugwagen im Zündfunken Nr. 79.

Quellen: Das deutsche Seezeichenwesen, Gerhard Wiedemann, DSV-Verlag (1998)

Bettina Raetzer-Grimm

SEEZEICHEN - ZUVERLÄSSIGE SIGNALGEBER FÜR DIE SEEFART

Eine Seelaterne dient, ähnlich wie ein Leuchtturm oder ein Leuchtfeuer, zur Markierung einer Fahrrinne, einer Hafeneinfahrt, eines nicht sichtbaren Hindernisses unter der Wasseroberfläche oder Ähnlichem in von Schiffen befahrenen Gewässern. Hierzu wird sie meist oben an einer Leuchtboje oder Leuchttonne befestigt, die aus einem mehrere Meter langen, zylindrischen Stahl-Hohlkörper besteht. An der Unterseite dieses Hohlkörpers befindet sich ein Gewicht zur Stabilisierung der Schwimmelage (senkrecht im Wasser 'stehend') sowie eine lange Kette mit einem Anker, mit dem die Boje/Tonne auf Ihrer Position auf dem Gewässerboden verankert wird. Oben auf dem Schwimmkörper befindet sich ein Mast, auf dessen Spitze die Seelaterne befestigt ist sowie eine Einstiegs Luke ins Innere des Hohlkörpers (Siehe Seite 52: Man beachte die Größe einer solchen Boje im Vergleich zu den Menschen auf dem Schiffsdeck!).

An so eine Seelaterne werden verschiedene Anforderungen gestellt:

- ◆ - Absolut sichere, zuverlässige Funktion, auch unter widrigen Bedingungen wie Sturm, hohem Seegang, Spritzwasser und ähnlichem
- ◆ - Ausreichende Helligkeit, damit die Laterne möglichst weit sichtbar ist
- ◆ - Möglichst lange Brenndauer, um die Wartungsintervalle möglichst lang zu halten

Die ersten Seelaternen wurden noch mit Öl oder Petroleum betrieben, dadurch waren diese ziemlich lichtschwach und mussten relativ oft zwecks Auffüllung des Betriebsstoffes oder Putzen des Doctes gewartet werden, was im Zeitalter der Segelschiffe oft noch mit offenen Ruderbooten bewerkstelligt wurde und bei schlechtem Wetter nicht ungefährlich war.



LED Leuchttonne am Strand von Juist im September 2017. Die Tonne hatte sich während eines Sturms von ihrer Verankerung in der Weserems losgerissen. Bild: Stefan Erdmann



PE200-Laterne (neuere Bauform mit elektronischem Kennungsgeber, erkennbar am unteren Geräteraum mit Klappe).

Aber bereits Ende des vorletzten Jahrhunderts kam die Seelaterne technisch einen gehörigen Schritt voran: Die Firma Julius Pintsch hatte sich bereits mit der mobilen

Gasbeleuchtung im Bahnwesen einen Namen gemacht und produzierte nun auch Glühlicht-Gaslaternen für die Seefahrt. Diese Laternen wurden im Laufe der Jahre immer weiterentwickelt, die letzten mit Propangas betriebenen Seelaternen wurden in Deutschland erst 2010 außer Betrieb genommen und durch moderne (und leider potthässliche) LED-Laternen ersetzt. Hauptgrund hierfür waren wieder einmal wirtschaftliche Aspekte: Eine LED-Laterne versorgt sich durch den sehr geringen Leistungsbedarf der LEDs im Vergleich zu z.B. einer Glühlampe gleicher Lichtstärke durch Solarzellen quasi selbst mit 'Betriebsstoff' und muss daher theoretisch jahrelang nicht gewartet werden, bei einer mit Propangas betriebenen Lampe muss dagegen etwa einmal im Monat die Gasflasche gewechselt und der Glühkörper geprüft werden.

Damit ein Seefahrer auch bei schlechtem Wetter, fehlender Landschaft oder nachts relativ genau erkennen kann wo er sich befindet, leuchten die meisten Seelaternen nicht kontinuierlich sondern senden ein charakteristisches Blinkzeichen, die sogenannte 'Kennung', genau wie ein Leuchtturm oder ein Leuchtfeuer aus, dass sich periodisch wiederholt (einfaches Beispiel: 2 Sekunden an, 3 Sekunden aus, 2 Sekunden an, 10 Sekunden aus usw.), zusätzlich befindet sich in den Laternen meist noch ein farbiger Filter. Diese Kennung sowie die Lichtfarbe der Laterne wird mit ihrem Standort in Seekarten verzeichnet.

KENNUNG, LICHTABSTRAHLUNG, FRESNELLENSEN, GLÜHKÖRPER

Die 'Kennung' wurde auf zwei verschiedene Arten 'erzeugt':

In allen mit Propan betriebenen PINTSCH-BAMAG-Seelaternen befindet sich ein kleiner Zündflammenbrenner mit permanent brennender Zündflamme, die auf den kleinen Glühkörper des Hauptbrenners gerichtet ist. Wird nun ein Ventil in der Gaszufuhr zum Hauptbrenner geöffnet und wieder geschlossen, leuchtet der Glühkörper zunächst und verlischt dann wieder, je nachdem ob das Gasventil geöffnet oder geschlossen ist. Das Öffnen / Schließen des Gasventils erfolgte zunächst durch den sogenannten 'pneumatischen Kennungsgeber' (Bild rechts):



Modell einer Fresnellinse (nicht für die beschriebenen Seetonnen) im Deutschen Technikmuseum Berlin.

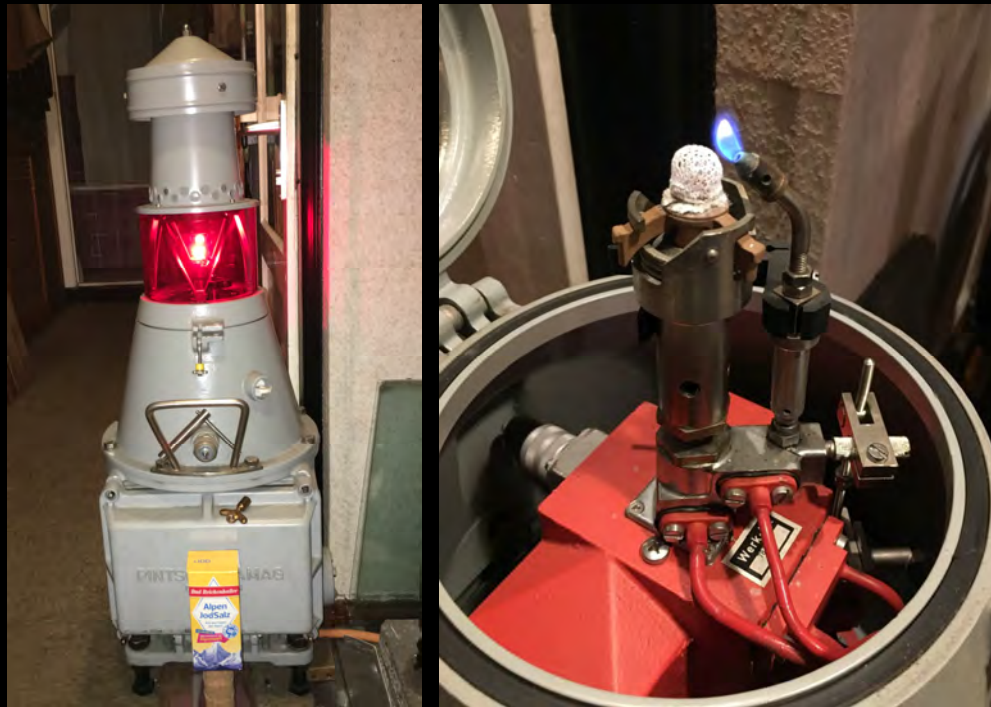
Bild: RaBoe



Pneumatischer Kennungsgeber mit Brenner und Zündflamme: Dieses kleine technische 'Wunderwerk' erzeugt, platt gesagt, das Blinken der Lampe allein durch das durchströmende Gas, das durch eine sehr ausgekochte Anordnung von diversen Membranen und Ventilen geleitet wird und hierbei letztendlich das Gasventil zum Glühstrumpf in einer bestimmten Abfolge öffnet und schließt, so dass die Lampe mit ihrer charakteristischen 'Kennung' blinkt.

Bild: Rolf Kukula

Diese sehr kompakten kleinen 'technischen Wunderwerke' funktionieren völlig ohne Strom, Federwerke oder andere Fremdenergien und werden allein durch das durch sie hindurchströmende Propangas betrieben, das durch eine sehr 'ausgekochte' Anordnung von diversen Membranen, Hebeln und Ventilen letztendlich das Öffnen/Schließen des Gasventils des Hauptbrenners steuert und somit das 'blinken' erzeugt. Die Zeiten für 'an', 'aus' und den 'Pausen' können an den vier Vierkantschrauben unten am Kennungsgeber eingestellt werden. Nachdem die Gasflasche angeschlossen und geöffnet war und die Zündflamme brannte, wiederholte die Laterne ihre Kennung theoretisch solange, bis die Gasflasche leer war. Warum diese pneumatischen Kennungsgeber später durch die elektronischen Kennungsgeber ersetzt wurden kann ich nur vermuten: Die elektronischen Kennungsgeber können zwar kompliziertere, längere und schnellere Kennungen als ihre pneumatischen Vorgänger erzeugen, waren aber deutlich voluminöser und benötigten zusätzlich noch elektrische Fremdenergie, die in zwei großen Solarzellen an der Laterne erzeugt und in einem 6Volt-Bleiakkumulator gespeichert wurde. Kennungsgeber und Akkumulator waren in einem großen, würfelförmigen Kasten im Unterteil der Laterne untergebracht, die Magnetventile des Hauptbrenners befinden sich direkt unterhalb der Brenner. Da alle diese zusätzlichen Teile nicht gerade klein sind wirken die 'neuen' Bauformen der PINTSCH-BAMAG-Seelaternen bedeutend klobiger als die alten.



Oben links: Kleine Pintsch-Bamag-Seelaterne aus Aluminium-Gusslegierung mit elektronischem Kennungsgeber im unterem Geräteraum

Oben rechts: Geöffnete Lampe, man erkennt den Hauptbrenner mit Glühkörper und den Zündflammenbrenner mit permanent brennender Zündflamme. In dem rot lackiertem ‚Klotz‘ unter dem Brenner befindet sich das Gas-Magnetventil für den Hauptbrenner, dass durch den elektronischen Kennungsgeber gesteuert wird.

Unten: Geöffneter Geräteraum:

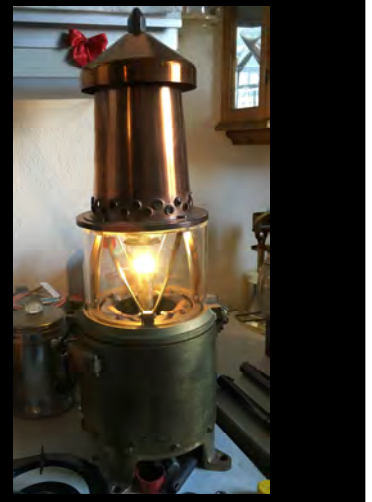
Rechts der herausgezogene Einschub des elektronischen Kennungsgebers, links hinten der Batteriekasten.

Kleines Bild rechts: Pintsch-Bamag-Seelaterne mit Kupferdach. Bilder: Rolf Kukula



Zur Optimierung der Lichtabstrahlung befinden sich in allen Typen dieser Seelaternen sogenannte **Fresnel-Gürtellinsen**:

Eine Fresnel-Linse hat im Prinzip dieselbe Wirkung wie eine normale Linse: Mittig einfallende Lichtstrahlen gehen 'gerade' hindurch, weiter am Rand einfallende Lichtstrahlen werden immer stärker zur Mitte hin abgelenkt je weiter am Rand sie einfallen. Eine Fresnel-Linse besteht anstatt aus einem stark gewölbtem, (und dadurch ziemlich dick bauendem) massivem Glaskörper aus vielen kleineren Prismenringen, hierdurch baut diese Linse bei kleinen Abstrichen in der optischen Abbildungsqualität bedeutend schmaler als eine herkömmliche Linse. Bekannteste Bauform einer Fresnellinse ist vielleicht die 'Rückwärts-Einpark-Hilfe', die als Folie auf die Heckscheibe von PKW's geklebt wird und dafür sorgt, dass der Fahrer auch Hindernisse in sonst 'toten' Winkeln hinter dem Fahrzeug erkennt.



Eine Gürtellinse ist eine spezielle Fresnellinse in Form eines Hohlzylinders: Das Licht einer mittig im Inneren der Linse platzierten punktförmigen Lichtquelle strahlt zunächst in alle Raumrichtungen gleichmäßig ab, durch die Linse wird aber auch ein gehöriger Teil des schräg nach oben und unten abgestrahlten Lichtes so abgelenkt, dass dieses als paralleles Lichtbündel aus der Linse austritt. Hierdurch wird möglichst viel Licht in einem relativ schmalen Band parallel bis leicht ansteigend zur Wasseroberfläche abgestrahlt, wodurch die Laterne auch aus größeren Entfernungen gesehen wird.



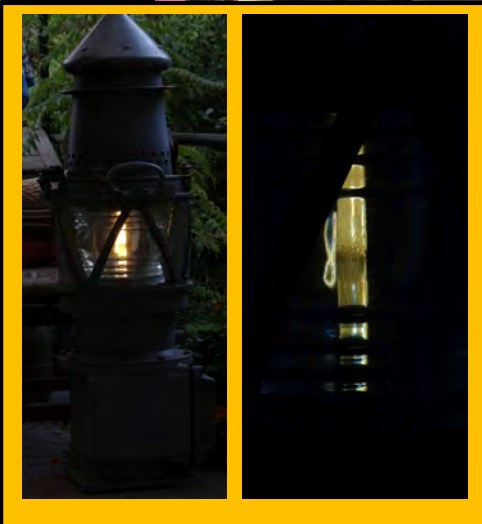
Glühkörper:

Rechts: ‚Kleiner‘ Glühkörper Typ P3 auf Ring GG10 , Mitte: ‚Großer‘ Glühkörper (Typ unklar) auf Ring GG10 , links zum Vergleich Glühkörper mit Ring 1562 für Straßenbeleuchtung. Bild: Rolf Kukula

Glühkörper: Für diese Seelaternen werden zwei Typen von Glühkörpern verwendet, beide sind auf Magnesiumringen 'Ring GG10' befestigt, diese Ringe werden mit ihren drei 'Beinchen' ähnlich wie ältere Kfz-Glühlampen in eine Bajonethalterung eingesetzt und durch Federkraft in Position gehalten so dass sie sich bei Bewegung der Laterne (Seegang) nicht aus ihrer Halterung lösen können. Der kleinere Glühkörper hat die Bezeichnung 'Typ 3', die Bezeichnung des größeren Glühkörpers, der auch für die Laterne PE200 verwendet wird, ist mir leider nicht bekannt.

Gasversorgung: Die Laternen werden mit handelsüblichen Propanflaschen versorgt. Der Flaschendruck wird zunächst durch einen direkt an der Flasche montierten Druckminderer auf 1,5 Bar heruntergeregelt und dann noch einmal in einem in der Lampe eingebauten, einstellbaren Druckregler auf (vermutet) 150 mBar geregelt, die letztendlich auch an den Brennern anliegen.

Rolf Kukula



Inbetriebnahme einer Pintsch-Bamag-Seelaterne im Sommer 2019. Rolf Kukula (rechts) und Andy Köppler beim Einstellen. Kleine Bilder links: Durch die Fresnellinse wirkt das Gasglühlicht wie ein senkrechter, hell leuchtender Strich. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm



DER IRRLICHTERENDE

Ick werd hier in Berlin einfach nicht mehr froh. Wat hamse bloß aus diesa unsara Hauptstadt jemacht? Diesa Moloch hat zwar irjendwie seine Reize bei die intanzjonalen Besucher. Die kommen von überall her, bleiben een paar Taache, saufen sich billich durch die Kneipen und dann machense alle wieda die Biege. Und sind begeistert von Berlin. Wie billich, wie uffreijend. Die Einjeborenen diesa Stadt müssten das eijentlich anders sehen. Aber komischaweise wählen se imma wieda die Parteien, die in Berlin dit Saachen haben. Also Sozen, Dunkelrote und Jrüne. Und jenießen eenen Reijerenden Bürgermeesta Müller, den ick für ne absolute Nullnumma halte. Der ist so Nullinger, det se den sojar uffm SPD-Parteitaach aussem Vorstand rausjewählt ham. Macht ihm aber offenbar nüscht. Grinst imma noch wien Honichkuchenpferd inne Kamasas und irrlichtert durch die Jejend. Dabei jibts in Berlin jarnüscht mehr zu lachen. Der Senat macht ne reine Klientel-Politik. Die Fahrradlobby wird bedient, was nur jeht. Alle anderen, Fußgänga, Autofahra, können bleiben, wo der Pfeffa wächst.

Frau Jünther – ihres Zeichens Verkehrssenatorin – will Berlin völich umkrepeln. In 10 Jahren sollen keene Autos mehr in Berlin fahren. HaHaHa – ick lach mir schlapp. Aba die Senatstrulla und ihre Jrünen Parteifuzzis meenen dit Ernst. Wo Hunderttausende Pendler bleiben sollen – eja! Demokratie ist für die Dame ooch offenbar en Fremdwort. Da hamse in Friedrichshain ne Bürgerbeteiliigung gemacht, die Anlieja sollten bestimmen, wie die Stalinallee – Vazeihung, die heißt ja heute Karl-Marx-Allee – in Zukunft aussehen soll. Jedenfalls wollten se ihre Parkplätze uffm Mittelstreifen behalten. Wo sollen se denn ooch sonst parken? Was macht Frau Jünther? Sie ignoriert die Bürgerwünsche – und streicht die Parkplätze. Ne Wiese willse dafür uffm Mittelstreifen. Fragt sich nur, wer die dann pfljen soll. Da ist der Rasen schon nach 4 Wochen im A...

Berlins Vakehrssenatorin is ne radikale Autohasserin. Da müsste man ja meinen, sie kümmert sich ummen Öffi. Is aba nich. Während ihra Amtszeit wurde bisher keen Meta Straßen- oda U-Bahn jebaut. Dafür sind Bahnen und Busse so proppenvoll, dass de dir wie ne Ölsardine inne Büchse vorkommt. Aber es jibt ja Wichtigeres inne Hauptstadt zu tun. En Fußballturnier für Drohenhändla zum Beispiel ausrichten. Den Klimanotstand ausrufen. Politisch unkorrekte Straßennamen tilgen. Oda dem ollen Reichspräsident Paul von Hindenburg – 1934 hatta das Zeitliche jeseget – die Ehrenbürgaschaft entziehen. Der arme Mann – nun darf er nicht mehr kostenlos U-Bahn fahren.

Aba eins könnense – sojar mit Hochdruck: Jaslatüchten killen. Wenn de Glück hast, kriste LED-Jaslatüchten-Attrappen vor die Tür. Haste aba Pech, bekommste Untatassen uff Strohhalm. Könnse in diesem Heft nachlesen. Von wejen, die Optik der Jaslatüchten bleibt erhalten, wie dit vor een paar Jahren Staatssekretär Gäbler vasprochen hatte. Kaum vasprochen – nun jebrochen. Sie werden sich erinnern – ick sprach schon vorn paar Jahren vonne Stradivari unta den Arschgeigen. Unsa Verein ProGaslicht gehört sojar zu die Jlücklichen. Inne Straße, wo unsa Vereinssitz ist, werden jrade die Jaslatüchten entfernt – und LED-Attrappen uffjestellt. Bilda jibts hier zu sehen. Schöne Jrüße vom Senat.



Zum Schluss noch ne Anekdote typisch für Berlin: Innem Spandauer Jymnasium wurde ne neue barrierefreie Keramik (also eine Toilette) einjebaut – im I. Oberjeschoss. Einen Uffzuuch haben die zuständijen Baubeamten ausse Verwaltung im Rahmen der „Jesamtsanierung“ aber erst für das Jahr 2026 einjeplant. Da ham die aktuellen Fünftklässla hoffentlich jerade ihr Abi bestanden. Dit is also Berlin.

ICK WÜNSCHE ALLEN EEN WUNDASCHÖNET WEIHNACHTSFEST UND NEN JUTEN RUTSCH – UND ACHTENSE UFF IHRE STRABENBELEUCHTUNG!

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

EIN JAHR EIGENE GASBELEUCHTUNG - EIN RÉSUMÉ

Vor einem Jahr, am 26. September, haben wir unsere eigene Gasbeleuchtung in Betrieb nehmen können (Näheres dazu in den Zündfunken Nr. 81, 82 und 85). Seitdem haben wir eine qualitativ hochwertige Außenbeleuchtung, wie sie schöner nicht sein kann. Die Nachbarn sowie auch abendliche Spaziergänger erfreuen sich an dem goldenen Schein.

Wie ist der Zustand der Gasbeleuchtung nach einem Jahr? Nun, die Laternen wurden kurz vor der Inbetriebnahme restauriert. Dabei war es zum Beispiel nötig, die flächig komplett abgeplatzte Emaile in der Innenseite der obersten kleinen Dach-Kuppel zu ersetzen. Natürlich nicht mit Emaile, ich habe mich für Kunstharzlack entschieden, dieser ist wärme- und wetterbeständig, bleibt dauerhaft etwas flexibel und macht Bewegungen mit. Als erstes wurde die rostige Fläche etwas angeschliffen, mit Aceton entfettet. Als nächstes kam eine Schicht Brunox auf das blanke Metall. Brunox ist ein Rostumwandler mit gleichzeitiger Epoxy-Grundierung, braucht also nicht gespült werden und ist ideal für die Nachbehandlung mit Kunstharzlack. Nachdem Brunox gewirkt hat und der Rost sich schwarz gefärbt hat, wird eine zweite Schicht aufgetragen. Nach dem Ablüften erfolgt der Lackauftrag mit Kunstharzlack. Mit der gleichen Methode wurden auch die Emaile-Abplatzer außen am Dach und am Reflektor behandelt. Für das Dach habe ich die Farbe aus drei Grüntönen zusammengemischt, für den Reflektor habe ich einfach "altweiß" genommen. Jetzt, nach einem Jahr Kälte und Hitze, sehen die überarbeiteten Stellen immer noch sehr gut und unbeschädigt aus.

Als nächstes habe ich die Brennkammer mit Glasperlen gestrahlt und von innen und außen mit Alu-Zink-Spray aus dem Baumarkt (Autobedarf) eingesprüht. Dadurch, dass diese Farbe extrem wärmebeständig ist, sehen beide Brennkammern auch nach einem Jahr immer noch wie neu aus, der Norddeutsche würde sagen: „*Da ist das Neue nicht von ab.*“ Der Vorteil der silbergrauen Farbe ist auch, dass die Brennkammer selbst als Reflektionsfläche wirkt und zu einer guten Ausleuchtung beiträgt. Da ich am Anfang öfter mal rauf zur Laterne musste, ist durch die Vibration beim Heraufgehen der Leiter die Zündflamme abgefallen. Die Leiter ist auf der anliegenden Sprosse nun mit einem Stück Schaumstoffdämmung aus dem Sanitärzubehör ummantelt, sodass die Vibration gedämpft wird.



Herbststimmung mit Gaslicht

Nach einem Hinweis von Hans-Stefan Eckhardt aus Frankfurt am Main bin ich dazu übergegangen, defekte Hauptglühkörper zu reparieren. Dazu wird der erste defekte Glühkörper aufgehoben. Meistens entstehen die Löcher ja unten an der Spitze. Ist am nächsten Glühkörper wieder ein Löchlein entstanden, nimmt man vom ersten defekten Glühkörper ein Stückchen Gewebe ab (z.B. mit einer Pinzette) und lässt es dann von oben in den defekten Glühkörper mit dem kleineren Defekt hineinfallen, so dass es die defekte Stelle überdeckt, fertig!

Im Allgemeinen sind die alten Glühkörper aus der deutschen Auer-Produktion in gelber Verpackung sehr stabil. Die Glühkörper aus indischer Produktion hingegen sind vom Gewebe her nicht so dicht verstrickt, weswegen sie anfälliger sind. Da die Firma Trapp den Glühkörpervertrieb inzwischen eingestellt hat, möchte ich an dieser Stelle darauf hinweisen, dass die Firma Petromax aus Magdeburg Glühkörper herstellt. Ich selbst habe noch keinen Glühkörper aus aktueller Produktion gesehen, jedoch hat Klaus Gevatter aus Heidelberg sich vor kurzem eine Packung bestellt und ist wohl sehr zufrieden damit. Die Qualität soll gut sein, ein Langzeittest hat somit begonnen.

Die Druckwellenschaltung arbeitet absolut zuverlässig, hier hat es noch keine Probleme gegeben. Bei einem sehr kräftigen Sturm im Herbst brauchte eine der beiden Laternen allerdings etwa 45 Minuten Zeit, ehe der Start geklappt hat. Die betroffene Laterne steht absolut frei, somit ist das nicht weiter verwunderlich. Bei Stürmen im Frühjahr konnte ich keine Startverzögerung feststellen. Dies ist aber insgesamt nicht der Druckwellenschaltung geschuldet, sondern generell dem Betrieb mit Zündflammen. Trotz dieses Schönheitsfehlers in einer Extremsituation würde ich niemals die Druckwelle mit einer elektronischen Zündung tauschen wollen.

Die Laterne von Hermann Lessing aus Essen steht übrigens immer noch an ihrem Ort.

Allen Gaslichtfreunden wünsche ich ein schönes Weihnachten und ein gutes, neues Jahr 2020!

Text + Bild Nico Kiefer

Vor 10 Jahren ...

**BERLIN-
KAROLINENHOF
GASLICHT GLITZERT
IM SCHNEE**



2

Erinnern Sie sich noch? Vor zehn Jahren fielen in weiten Teilen Deutschlands – auch in Berlin – große Mengen Schnee. Auch die Siedlung Karolinenhof (Bezirk Treptow-Köpenick) versank in den weißen Massen. Die leuchtenden Gaslaternen boten zusammen mit den verschneiten Wegen ein unvergleichliches Ambiente. Bild: Holger Drosdeck

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT – SOLINGEN

DIE STADT DER SCHARFEN KLINGEN

Die nordrhein-westfälische Stadt Solingen mit derzeit 163.000 Einwohnern liegt im sogenannten Bergischen Städtedreieck (Wuppertal, Remscheid, Solingen), etwa 24 Kilometer östlich von Düsseldorf sowie ca. 35 Kilometer nördlich von Köln. Seit langer Zeit gilt die Stadt als Zentrum der deutschen Schneidwarenindustrie und der Produktion von Klingen. Über 90 Prozent der deutschen Schneidwaren- und Besteckhersteller haben ihren Sitz in der Stadt. Seit 19. März 2019 darf sich Solingen offiziell als „Klingenstadt“ bezeichnen. Zu den bekanntesten Wahrzeichen der Stadt gehört Schloss Burg an der Wupper sowie die Müngstener Brücke, die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands.

Eine Attraktion ist das Galileum Solingen, das einzige Planetarium weltweit, welches in einen stillgelegten Kugelgasbehälter gebaut wurde. Eine zusätzliche Sternwarte wurde in einem danebengelegenen Neubau platziert. Der Standort befindet sich am Walter-Horn-Weg 1 unterhalb des Solinger Hauptbahnhofs. Ebenfalls bemerkens- und erwähnenswert ist das weitverzweigte Oberleitungsbussystem von Solingen, mit 56,6 Kilometern Länge zählt es zu den ausgedehntesten Netzen Europas. Sehenswert ist auch der im Stadtteil Gräfrath – Lützowstraße – befindliche Lichtturm, ursprünglich 1904 als Gräfrather Wasserturm erbaut. Heute ist er Schauplatz unterschiedlicher Lichtinszenierungen.



Oben: Das Galileum. Bild: Nicola

Das heutige Solingen entwickelte sich aus dem Zusammenschluss mehrerer Kleinstädte und ist in der Struktur deutlich erkennbar. Die meisten Stadtteile besitzen kleinteilige Ortszentren. Die Entwicklung der Stadtteile verlief unterschiedlich, so entstand der Stadtteil Gräfrath rund um das Kloster und seinen altbergischen historischen Ortskern, während etwa Ohligs erst mit Anschluss an den Eisenbahnverkehr ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufblühte. Verbunden sind die einzelnen Stadtteile neben den Hauptdurchgangsstraßen oftmals auch durch kleinere, teils in Serpentin geführten Straßen, die die vielen Täler durchqueren.

Die ursprüngliche Besiedelung fand in „Hofschaften“ statt, das ist eine Gruppe weniger Häuser. Diese bildeten sich nicht selten um einen Schleifkotten, eine Mühle oder ein Hammerwerk herum, deren große Verbreitung die vielen Bäche im Bergischen Land begünstigten. Die heute noch vorhandenen Hofschaften liegen deshalb außerhalb der Hauptdurchgangsstraßen in den Bachtälern oder an der Wupper.



Der Lichtturm. Bild: Frank Vincencz



Die Hofschaft Kulf in Solingen-Gräfrath. Bild: SolingenFan95



Müngsten a. d. Wupper

Kaiser-Wilhelm-Brücke

Die Müngstener Brücke (bis 1918 Kaiser-Wilhelm-Brücke) um 1910. Die höchste Eisenbahnbrücke Deutschlands wurde zwischen 1893 und 1897 errichtet, sie überspannt die Wupper und verbindet Solingen mit Remscheid.
Bild: unbekannt/Ansichtskarte/Sammlung ProGaslicht



Die Zwilling J. A. Henckels AG gehört zu den ältesten Unternehmen weltweit und ist auf Schneidwaren spezialisiert. Das Jahr 1731 gilt wegen des Eintrages eines Handwerkerzeichens – dem Zwilling – in die Solinger Messermacherrolle als Gründungsjahr der Firma. Hier werden Messer, Scheren, Bestecke, aber auch Kochtöpfe produziert.
Bild: Gohnarch

Die Gegend um das heutige Solingen wurde wohl bereits im 10. Jahrhundert besiedelt. Das aus Altenberg stammende Grafengeschlecht „de Berg“ zog um 1133 in den heutigen Solinger Stadtteil Burg und errichtete am Fluss Wupper das Schloss Burg. Schloss Burg wurde Sitz der Adelsfamilie und die Grafen von Berg herrschten dort über das nach ihnen benannte Bergische Land. Seit Beginn des 13. Jahrhunderts (um 1210) ist in Solingen das Klingenhandwerk nachweisbar. Im Jahr 1374 erhielt Solingen (heute Solingen-Mitte) Stadtrechte.

1815 wurde das Bergische Land und damit auch Solingen preußisch.

Der Erste Weltkrieg schadete der Solinger Schneidwarenindustrie erheblich, da diese vom Export abhängig war. Kriegsbedingt brachen diese Exporte weg.

Am 1. August 1929 entstand aufgrund des Gesetzes über die kommunale Neugliederung des rheinisch-westfälischen Industriegebiets die heutige Stadt Solingen. Gräfrath, Höhscheid, Ohligs und Wald wurden eingemeindet. Höhscheid war von Anfang an dafür. Gräfrath und Wald waren hin- und hergerissen. Ohligs unter seinem Bürgermeister Paul Sauerbrey blieb strikt dagegen. Die Entscheidung fiel am 10. Juli 1929 im Preußischen Landtag in Berlin mit 210 Ja - gegen 167 Nein-Stimmen bei 73 Enthaltungen. „Die Großstadt Solingen beschlossen!“ lautete am selben Tag die Schlagzeile einer regionalen Zeitung. Solingens Oberbürgermeister August Dicke – seit 1898 im Amt – der am lautstärksten für den Zusammenschluss gekämpft hatte, erlebte die Städtevereinigung nicht. Er starb am 22. März 1929 im Alter von 70 Jahren. Die erste Kommunalwahl in Groß-Solingen gewann am 17. November 1929 eine Vereinigung von SPD, KPD und KPO mit Zweidrittelmehrheit. Solingen galt damals als kommunistische Hochburg. Im Dritten Reich wurde das Gesetz zum Schutz des Namens Solingen verabschiedet, das den Markennamen „Solingen“ für Schneidwaren unter Schutz stellte, die in Solingen und Haan hergestellt wurden.

Im November 1944 wurde der mittelalterliche Stadtkern Solingens durch alliierte Bombenangriffe völlig zerstört. Etwa 5.000 Solinger starben im Zweiten Weltkrieg.

In die Schlagzeilen geriet Solingen durch einen 1993 verübten Brandschlag rechtsradikaler Täter. Beim Brand des Wohnhauses kamen fünf türkischstämmige Frauen und Mädchen ums Leben.

WIE DAS GASLICHT NACH SOLINGEN KAM - 160 JAHRE GASBELEUCHTUNG

Wie in anderen Städten existierte im alten Solingen seit Beginn des 19. Jahrhunderts eine Straßenbeleuchtung mit Öllampen. Besonders hell wurde es nicht gerade, als man schließlich von einer neuartigen Technik aus England hörte, spitzten die Stadtoberen von Solingen die Ohren: Die Herstellung eines Gases und die Verteilung durch Leitungsröhren zur Lichterzeugung.

Die Industrialisierung begann in Solingen bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Im Jahr 1811 meldeten vier Solinger Unternehmer ein Patent zur Herstellung von Tiegelgussstahl an, das dem britischen Gussstahl gleichwertig war. Die Walder „Gussstahlerfindungsgesellschaft“ wurde gegründet. Die Firma Krupp erwarb später Aufzeichnungen eines der Unternehmensgründer. 1867 wurde Solingen an das Eisenbahnnetz angeschlossen, 1882 das erste Wasserwerk errichtet, 1887 der erste Telefonanschluss fertiggestellt. 1897 ging die Solinger Straßenbahn in Betrieb.

Die Pläne zur Einführung der Gasbeleuchtung wurden 1857 verwirklicht. Die Stadt Solingen schloss im November 1857 einen Vertrag mit der privaten Gas-Aktien-Kommandit-Gesellschaft W. Ritter & Co. über den Bau einer Gasanstalt sowie der Aufstellung von Gaslaternen. Wilhelm Ritter war ein Ingenieur aus Iserlohn, weitere Mitgründer der Gas-Gesellschaft waren die Solinger Unternehmer August Osberghaus und Gustav Stricker. Im abgeschlossenen Vertrag sicherte sich die Stadt Solingen ein Vorkaufsrecht am Gaswerk.



Das 1892 in der Tunnelstraße errichtete Gaswerk Ohligs im Jahr 1926. Bild: Stadtarchiv Solingen

ERSTE GASLATERNEN

Die Gasanstalt wurde auf dem Malteserfeld (Ecke Schwert- und Malteserstraße) errichtet und am 16. Oktober 1859 eröffnet. Drei Tage später brannten erstmals 89 Gaslaternen in Solingen, tags darauf wurden auch private Gaslampen in Betrieb genommen. Zu Beginn zählte die Solinger Gasanstalt 212 Kunden, darunter auch die Stadt. Wie damals üblich sorgten angestellte Laternenanzünder für das Zünden und Löschen der Laternen. Solingen war damals noch ohne größere Industrieansiedlungen, doch mit der Gasbeleuchtung begann eine neue Zeitrechnung.

Die benachbarte Stadt Wald – heute ein Stadtteil von Solingen – ließ 1865 ein Gaswerk errichten, am 1. Oktober des gleichen Jahres ging es in Betrieb. 14 Gaslaternen wurden aufgestellt. Am 1. Januar 1891 übernahm die Gemeinde Wald das private Gaswerk und ließ es erweitern.

Ein drittes Gaswerk auf später Solinger Gebiet wurde am 15. März 1877 als „Grünwalder Gasfabrik auf Aktien“ eröffnet. Elf Jahre später erwarb die Stadt Dorp diese Gasfabrik an der damaligen Gasstraße (heute Zwillingsweg). Weitere an Solingen grenzende und 1921 eingemeindete Orte führten die Gasbeleuchtung ein, darunter beispielweise Merscheid im Jahr 1872. In Gräfrath versorgte seit Oktober 1891 ein Gaswerk, das am Bergerbrühl errichtet worden war, die Konsumenten.

In der Stadt Ohligs wurde am 1. Juli 1892 eine Gasfabrik in Betrieb genommen, die von Anfang an unter städtischer Regie stand. Dieses Werk wurde nach dem Anschluss des Ohligser Ortsnetzes an die Ferngasversorgung der Ruhrgas AG am 13. Juli 1930 stillgelegt. Es war der letzte Standort städtischer Eigengaserzeugung auf dem Gebiet der Stadt Solingen (Bild oben).



Solingen: Alter Markt um 1909. Links eine Ritterlaterne mit stehendem Gasglühlicht an einer Wandbefestigung. Bild: unbekannt/Sammlung PGL

Das 1859 eingeweihte Gaswerk an der Schwertstraße wurde am 1. Oktober 1888 von der Stadt Solingen übernommen. Zu diesem Zeitpunkt war schon die Eingemeindung von Dorp zum 1. Januar 1889 in Vorbereitung, daher wurden beide Gasfabriken unter eine Verwaltung gestellt. Ebenfalls 1889 ging man dazu über, das Gaswerk in Grünwald zu erweitern. Die Folge war schließlich am 4. März 1890 die Stilllegung des alten Gaswerks von Wilhelm Ritter.



Blick auf den Alten Markt um 1920. Links wurde die Ritterlaterne gegen ein „Modell Elektra“ der Firma Rech ausgetauscht. Bild unbekannt

Da die Zahl der Gaskonsumenten stetig stieg, musste das Solinger Gaswerk mehrmals erweitert werden, schließlich produzierte man pro Tag etwa 27.000 Kubikmeter Gas, die in vier Gasometern von 1.000 bis 7.000 Kubikmetern Fassungsvermögen gespeichert wurden. Doch trotz des Einbaus moderner Apparaturen beschloss die Stadt 1906/07 die Einführung der Gasfernversorgung.

Bei der Gasbeleuchtung gehörten die Laternenanzünder allmählich der Vergangenheit an. Seit 1904 wurden beispielsweise in Ohligs Zünduhren zum Zünden und Löschen in die Laternen eingebaut.

Die elektrische Beleuchtung war zu dieser Zeit noch recht chancenlos gegenüber der Gasbeleuchtung. So ging man 1907 dazu über, elektrische Bogenlampenkandelaber auf Pressgas- bzw. Pressluftbeleuchtung umzubauen.

FERNVERSORGUNG

Aufgrund der zwischen der Stadt Solingen und den Gasfernversorgern RWE bzw. Ruhrgas AG abgeschlossenen Lieferverträgen mussten die in der Stadt Solingen befindlichen Gaswerke stillgelegt werden. Betroffen davon war auch das Werk im 1929 eingemeindeten Ohligs.

Die Rheinisch Westfälischen Elektrizitätswerke AG in Essen wollten die in großen Mengen anfallenden Abfallgase des rheinisch-westfälischen Industriereviere gewinnbringend an diverse Städte abgeben. Der finanzielle Unterschied war beträchtlich. Ferngas sollte nur 3,5 Pfennig pro Kubikmeter kosten, der Preis von Gas aus Eigenerzeugung lag dagegen bei 5,54 Pfennig.

Die Ferngaslieferung in Solingen begann am 6. November 1912, für eine kurze Übergangsfrist wurde auch noch eigenerzeugtes Stadtgas mitverwendet. Diese Eigenherstellung endete am 31. Januar 1913. Mit dem Ferngasbezug wurde es unter anderem erforderlich, einen neuen Gasbehälter mit 20.000 Kubikmeter Fassungsvermögen zu errichten. Er wurde am Standort der alten Dorper Gasanstalt erbaut.

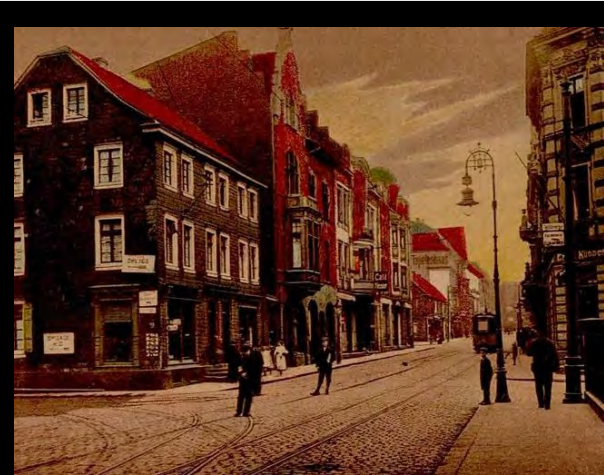
Die Städtevereinigung von 1929 brachte tiefgreifende Veränderungen. Die Gas- und Wasserwerke der bisher selbstständigen Gemeinden Gräfrath, Höhscheid, Ohligs, Solingen und Wald wurden mit dem Stromversorgern zu den „städtischen Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerken“ zusammengelegt. Daraus entstanden 1935 die „Stadtwerke Solingen“ (SWS). Zum Zeitpunkt der Umstellung auf Ferngasbezug betrieb Solingen 1.150 Gas- und 191 Elektroleuchten.



Gaslaternen am Kriegerdenkmal Ecke Haupt- und Cronenberger Straße. Die Ritterlaternen wurden in den 1920er Jahren gegen Laternen „Bauart Köln“ ausgetauscht. Bilder: unbek./Slg. PGL



Für das Jahr 1936 liegen umfangreiche Zahlen vor. So waren in Solingen 3.195 Gaslaternen in Betrieb, darunter 2.739 Kandelaber und 456 Wandkonsolen. 2.100 Gaslaternen wurden mittels einer Druckwelle gezündet und gelöscht, darunter waren 240 mit Gruppenbrennern. 1.095 Gaslaternen funktionierten mit Zünduhren. Insgesamt sind 1.362 Gaslaternen mit stehendem Gasglühlicht, 1.536 mit Invertlicht verzeichnet, außerdem 13 Niederdruck-Starklichtlaternen und 44 zweiflammige Niederdruck-Starklichtlaternen. Die elektrische Straßenbeleuchtung spielte mit 223 Leuchten (die Zahl stieg bis 1936 auf 402 Leuchten an) nur eine untergeordnete Rolle.



*Oben: Gashänge-Invertleuchte an Mastverlängerung in der Kaiserstraße (um 1915).
Unten: Rundmantellaterne auf einem Kieserling-Kandelaber. Standort unbekannt.*



Zwei Jahre später erreichte die Zahl der Solinger Gaslaternen ihren Allzeit-Höchststand mit 3.445 Leuchten. Durch den Zweiten Weltkrieg wurde auch die Straßenbeleuchtung erheblich beschädigt, im Jahr 1949 waren erst wieder 1.725 Gaslaternen in Betrieb.



*Oben: Kleines „Modell Köln“ der Fa. Schneider mit Lyra auf Stahlmast in der Bahnstraße (1940er Jahre), Blick in Richtung Keldersplatz.
Bild: unbekannt/Sammlung ProGaslicht*

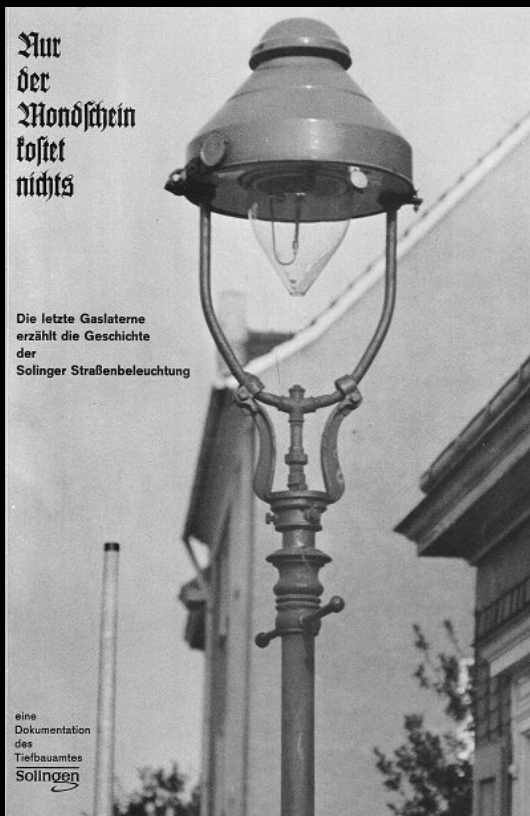
Unten: Kleines „Modell Köln“ der Fa. Schneider mit Lyra auf einem Kieserling-Gusskandelaber (1950er Jahre). Bildquelle unbekannt



Ansatzleuchte „Bamag U12“ an einem abgesägten Hamburger Gashängelichtmast am Hauptbahnhof (1950er Jahre). Bildquelle unbek.



Rechts ein frühes Gasansatzleuchten-Modell – Hersteller vermutlich Fa. Rech – an einer Wandhalterung mit waagerechten Tragrohren. Bildquelle unbekannt



Auf dem Titelbild einer Dokumentation des Tiefbauamtes Solingen ist diese zusammengestückelte Gasleuchte zu sehen. Ursprünglich wohl eine Laterne der Firma Bamag, die Lyra stammt aus der Vorkriegszeit, das Dach kommt von der Firma Schneider und das Scharnier von Rech. Bild: Stadt Solingen

Als es darum ging, die Gasbeleuchtung zahlenmäßig und technisch voranzubringen, wurde dieses Vorhaben zu Beginn der 1950er Jahre zugunsten der Installation elektrischer Leuchten gestoppt. Das führte zu der grotesken Situation, dass um 1952/53 100 Gaslichtmaste, vorgesehen für geplante Gasreihenleuchten zur Installation einer elektrischen Beleuchtung zweckentfremdet wurden.

Nach wie vor überwog die Zahl der Gaslaternen mit 2.768 Gasleuchten gegenüber 780 Stromleuchten (Stand 1954).

FAST 3.000 GASLATERNEN IM JAHR 1956

Das Jahr 1956 brachte mit 2.937 Gaslaternen den Nachkriegs-Rekordstand bei der Gasstraßenbeleuchtung.

Um 1960/61 war zwischen Gas und Strom der Gleichstand erreicht. Jeweils 2.798 Gas- und Stromleuchten standen in Solingen. Danach reduzierte sich die Zahl der Gaslaternen von Jahr zu Jahr geringfügig (1962: 2.690, 1964: 2.551, 1966: 2.526, 1968: 2.429). Das Jahr 1964 brachte auch das Aus für die Zünduhren, sämtliche Laternen wurden mittels Druckwelle gesteuert.

Mit der Erdgasumstellung im Jahr 1968 entschloss sich die Stadt Solingen, ihre Gasbeleuchtung abzuschaffen, die Zuständigkeit ging an das Tiefbauamt über. Die Demontagen zogen sich über sieben Jahre hin. Im Jahr 1970 betrug das Verhältnis 1.705 Gas- gegenüber 6.730 Stromleuchten.

Am 20. Oktober 1975 erlosch im Stadtteil Wald vor dem Haus Haaner Straße 17 die letzte städtische Gaslaterne, die bereits ein Kalin-Schaltgerät besaß.

Verbürgt sind für Solingen einschließlich der später eingemeindeten Nachbargemeinden unter anderem Rundmantellaternen, später dann Gasaufsatzleuchten unterschiedlicher Hersteller. Bereits während der Gas-Ära hatten die Stadtwerke Solingen damit begonnen, die Gaslaternen zum Teil mit Bauteilen unterschiedlicher Hersteller aus verschiedenen Epochen auszustatten. Heraus kam eine Gemengelage mehr oder weniger passender Bauteile, am Ende konnte man viele Gasleuchten keinem besonderen Hersteller richtig zuordnen. Bekannt sind auch Gasansatzleuchten, sie standen zum Beispiel in der Straße des Zwilling-Werksgebäudes.



Im Jahr 1969 verkauft das Tiefbauamt Solingen abgebaute Gaslaternen auf einem Flohmarkt.
Bild: unbekannt

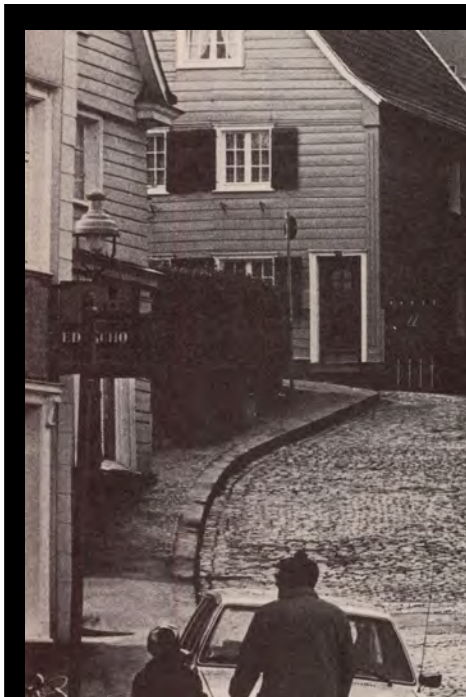


Bild links:
Gaslaterne „Modell Köln“ von Schneider auf einer Lyra Nr. 4 in Gräfrath (1975).
Quelle: Merian/Timm Rautert

Unten links:
Rundmantellaterne ohne Brenner an einem Wandarm. Ort der Aufnahme und Bildquelle unbekannt

Unten rechts:
Die Kaiserstraße mit einem elektrischen Bogenlichtkandelaber und einer Gaslaterne „Modell Elektra“ von Rech.

Bild: unbek./Ansichtskarte





Sehr idyllisch wirkt dieses Bild. Eine Straßenbahn fährt durch die Garnisonstraße in Gräfrath. Gusseiserne Maste mit schmiedeeisernen Auslegern tragen die Fahrleitung. Am linken Bildrand ist eine Gaslaterne zu erkennen. Viele Menschen sind unterwegs, vor allem Kinder. Die Aufnahme dürfte zwischen 1900 und 1914 entstanden sein.

Bild: Stadtarchiv Düsseldorf/Uli Preuss



Gasansatzleuchten mit Blohmglöckchen vor dem Werksgebäude der Zwingling J.A. Henckels AG in der Grünwalder Straße (1950er Jahre). Bildquelle: unbekannt

Einer, der die Erinnerung an die Zeit des Gaslichts hochhält, ist der Solinger Rolf Hölterhoff. Er hatte sich beizeiten eine der Gaslaternen, welche die Stadt Solingen Ende der 1960er Jahre auf Veranstaltungen an interessierte Bürger verscherbelte, gesichert. Nach einem Umzug innerhalb des Stadtgebietes hängt diese Gaslaterne heute als Wandleuchte am Haus von Rolf Hölterhoff in der Meistermannstraße 25.

Die Geschichte dieser privaten Gasbeleuchtung schildert Rolf Hölterhoff im Zündfunken Nr. 10 (Oktober 2009). Lesenswert auch seine Erzählung „Der Lampenmast“, abgedruckt im Zündfunken Nr. 11 (November 2009).

Bettina Raetzer-Grimm

Quelle: 150 Jahre Gasversorgung im Solingen, Stadtwerke Solingen GmbH (2009).

SOLINGEN - VON DER STRAßENBAHN ZUM OBUS

Das »Bergische Land« östlich von Düsseldorf verdankt seinen Namen nicht etwa seiner hügeligen Landschaft, sondern der Herrschaft des aus dem Raum Solingen stammenden Adelsgeschlechts derer von Berg, aus dem sich zunächst eine Grafschaft und später ein Herzogtum entwickelte. Der Stammsitz befand sich im heutigen Schloss Burg an der Wupper, als Hauptstadt entwickelte sich bald eine kleine Ortschaft an der Mündung der Düssel in den Rhein, das heutige Düsseldorf. Historisch betrachtet würden die Gebiete östlich des Rheins bis Duisburg und Köln inklusive, südlich der Ruhr bis etwa einschließlich Essen und von dort weit Richtung Südosten bis ins Siegerland zum Bergischen Land gehören. Aus heutiger Sichtweise werden im Allgemeinen die Bereiche in Rhein- und Ruhrnähe nicht mehr der Region zugehörig angesehen, sondern eher dem »Niederrhein« und »Ruhrgebiet« zugeschlagen. Zu dieser Region gehört auch das Städtedreieck Wuppertal/Remscheid/Solingen.

Um diese drei Städte hatte sich ab 1900 schnell ein beachtliches Netz elektrischer Straßenbahnen auf Meterspurgleisen entwickelt. Aufgrund der Landschaftstopographie waren die meisten Strecken reich an teilweise kräftigen Steigungen bzw. Gefällen, so dass das Zeitalter der dafür weniger geeigneten Pferdebahnen übersprungen wurde. In den 1920er Jahren war es möglich, von Düsseldorf aus mit der Straßenbahn über Wuppertal oder Solingen nach Remscheid und Wermelskirchen zu reisen. Das Netz war dicht und bot teilweise auch gute Verbindungen. Doch schon in den 1930er Jahren begann der Niedergang. In den 1950er Jahren stellten vor allem die kleineren Überlandbetriebe den Betrieb ein.



Die Wilhelmstraße in Solingen-Ohligs um 1940 mit Straßenbahnbetrieb.
Bildquelle: unbekannt



Links: Fahrzeug der Solinger Straßenbahn im Jahr 1937. Bild: Sammlung Günter Köhler; rechts Obus der 1. Generation als Oldtimer am Stammsitz der Zwilling J.A. Henckels AG unterwegs. Bild: 020607



Vor rund 60 Jahren, um 1960, war allerdings bereits absehbar, dass auch den übrigen dortigen Betrieben keine lange Zukunft mehr gegönnt sein würde. Bereits in den 1950er Jahren waren zahlreiche Strecken verschwunden, und obwohl teilweise sogar noch einmal neu trassierte Abschnitte eröffnet wurden, war das Ende nicht mehr aufzuhalten. Zehn Jahre später wurde dann der letzte Planbetrieb eingestellt. Heute ist mit der Strecke der Bergischen Museumsbahn nur noch ein kurzer Abschnitt erhalten geblieben.

DIE STRAßENBAHN IN SOLINGEN

Die erste Straßenbahn in Solingen nahm am 02.06.1897 ihren Betrieb zwischen Stöckerberg und Südbahnhof auf. Die als Stadtbahn verkehrende Linie war der Anfang eines zu Spitzenzeiten rund 41 km langen Liniennetzes mit fünf meterspurigen Linien. Die Stadtbahn bediente damals das Gebiet der Stadt Solingen und deren Siedlungsausläufer.



Das 1936 gebaute Fahrzeug der Solinger Straßenbahn fährt auf der Strecke der Bergischen Museumsbahn (BMB) zwischen Wuppertal-Cronenberg und Solingen-Kohlfurth.
Bildquelle: unbekannt

Parallel zur Stadtbahn gründete sich auch die Solinger Kreisbahn, die den Anschluss der eigenständigen Gemeinden Ohligs, Wald und Gräfrath an die Kreisstadt sichern sollte. Mit ihren ersten Strecken Solingen - Merscheid - Ohligs und Solingen - Wald eröffnete die Kreisbahn am 19.11.1898 ihren Betrieb. Im Jahr 1929 fand eine Eingemeindung der Städte Höhscheid, Ohligs, Wald und Gräfrath zu Solingen statt, mit der sich auch die beiden Bahnen am 1. August 1929 zur Städtischen Straßenbahnen Solingen zusammenschlossen.

Mit dem zweiten Weltkrieg verloren auch die Straßenbahnen ihr wichtigstes Kapital. Ein Großteil des Solinger Wagenparks war zerstört, die Gleisanlagen stark überholungsbedürftig sowie die Straßen an sich zu eng, um die Trassen durchgehend zweigleisig wiederaufzubauen. Ziel musste für einen wirtschaftlichen und schnellen Verkehr ein zweigleisiger Ausbau sein, weshalb bereits 1950 nach einer Lösung für den Ausbau gesucht wurde. Aus der Not eine Tugend machte dann der Werksausschuss unter Vorsitz von Dipl.-Ing. Peter Krag, der einen Betrieb mit Oberleitungsbussen (Obus) ins Spiel brachte und 1952 erfolgreich einführte.

In Solingen stellten die Städtischen Straßenbahnen wenige Wochen vor Beginn des Jahres 1960 ihre letzte Strecke ein. Als letzter Abschnitt des einst beachtlichen Betriebes wurde am 15./16. November 1959 das Teilstück Birken – Graf-Wilhelm-Platz der früheren Linie 3 eingestellt. Bis 1969 konnten auf Solinger Gebiet dann jedoch noch die Bahnen der Wuppertaler Stadtwerke beobachtet werden. Die letzte Fahrt einer Straßenbahn in Solingen fand dann am 3. Mai 1969 statt, als die Stadtwerke Wuppertal die letzte Fahrt auf der Strecke von Cronenberg nach Solingen durchführten.

DER OBUS

In Solingen wurden die Strecken der Straßenbahn innerhalb von siebeneinhalb Jahren schrittweise auf Oberleitungsbusbetrieb umgestellt. Im Gegensatz zu vielen anderen Städten in Deutschland hatte Solingen damit sein gesamtes Hauptverkehrsnetz auf den Betrieb mit Oberleitungsbussen umgestellt und nicht nur kleinere Teilstücke wie andere Städte. Gleichzeitig ging auch die Drehscheibe Unterburg in Betrieb, inzwischen ein überregional bekanntes Kuriosum des Solinger Betriebes.

Mit einer Streckenlänge von 38,7 Kilometern hatte Solingen damals nach dem Oberleitungsbus Moers und dem Oberleitungsbus Siegen das drittgrößte O-Bus-Netz Deutschlands. Heute besitzen nur drei Städte in Deutschland einen Obusbetrieb: Esslingen, Eberswalde und Solingen. Seit 1999



Obus in Solingen. Bild: Fabian

existiert das Obus-Museum Solingen als ehrenamtlicher Verein zur Wiederinstandsetzung und Pflege von historischen Oberleitungsbussen.

Quellen: Straßenbahnmagazin/Michael Kochems

Bettina Raetzer-Grimm



Oben: Im Juni 1952 begann der Obusbetrieb in Solingen. Wenige Tage vor der Eröffnung wartet in der Kronprinzenstraße ein nagelneuer Obus auf seine Anbügeling. Die Häuser wirken sieben Jahre nach Ende des Zweiten Weltkrieges ziemlich heruntergekommen. Hinter dem Obus ist eine typische Solinger Gaslaterne zu erkennen.

Bild: Werner Stock

Unten: Vor dem Gebäude der Firma Zwilling J.A. Henckels AG fährt im Jahr 1955 Obus 17 auf seiner Strecke von Höhscheid über Solingen nach Ohligs. Die Grünewalder Straße ist mit Gasansatzleuchten ausgestattet. (Siehe auch Foto auf Seite 68).

Bild: Stadtarchiv Solingen



SOLINGEN - KEINE STÄDTISCHEN GASLATERNEN MEHR, ABER DAS GASLICHT LEBT WEITER

Am 20. Oktober 1975 ging die Ära der städtischen Gasbeleuchtung von Solingen mit dem Löschen der letzten Gaslaterne im Stadtteil Wald zu Ende. Wie in so vielen anderen Städten auch wollte die Stadt Solingen keine Gasstraßenbeleuchtung mehr betreiben. Doch gottseidank gibt es Menschen, die sich mit solchen Entscheidungen nicht zufriedengeben wollen. Sie setzen auf die Installation eigener privater Gaslaternen oder auch Gaslampen. Rolf Hölterhoff, fast von Anfang an Mitglied im Verein ProGaslicht, gehört dazu. Aber auch Jochen Stein hält mit seinen bemerkenswerten Gaslaternen und Gaslampen im ehemaligen Pfarrhaus der St. Suitbertus-Gemeinde in Solingen-Höhscheid das Gaslicht hoch. Im Zündfunken haben wir beide bereits vorgestellt (zum Beispiel in Heft 73 „Gaslicht im Pfarrhaus – Die fabelhafte Welt des Herrn Stein“).



Oben: Die Gaslaterne am Haus von Rolf Hölterhoff, daneben eine mit englischem Gasbrenner ausgestattete Haustürbeleuchtung. Bilder Rolf Hölterhoff
Unten: Englische Gaslaternen der Firma Sugg von Jochen Stein. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm



ZUVERLÄSSIG WIE EIN SCHWEIZER UHRWERK - DIE HORSTMANN-SCHALTUHRN FÜR GASLATERNEN

Im Jahr 1972 konnte ich zusammen mit einem Facharbeiter der Stadtwerke Solingen nach längeren und aufwendigen Vorarbeiten meine beiden Gaslaternen in Betrieb nehmen. Dieser gute Fachmann legte mir nicht nur die notwendige Erdleitung zum Kandelaber, sondern schloss beide Laternen dann auch noch an das Gasnetz meiner Wohnung an. In die verzinkten Stahleisenleitungen schnitt er genormte Gewinde und dichtete die Enden dann mit den passenden Gewindestahlmuffen ein. Die Steigleitung im Mast mit der Zuleitung im Boden verband er dann so mit Bogenmuffen, dass sich buchstäblich ein Kardaneffekt ergab, falls sich der Boden und die Leitung im Laufe der Jahreszeiten einmal heben oder senken sollte. Auf jeden Fall würde die Leitung also dicht bleiben! Die gesamte Rohrleitung selbst legten wir dann trocken und wasserdicht in ein passendes PVC-Abflussrohr als Außenschutz. Ich frage mich ernsthaft, wer so etwas heute noch kann!

Eine der Laternen hing an einem Wandarm (an dem sie sich auch heute noch an unserem neuen Haus hängend befindet) und eine stand auf einem sogenannten Düsseldorfer Schloss-Kandelaber, den die Vulkan AG, Köln um die Jahrhundertwende goss und den ich von den Stadtwerken Düsseldorf kaufte. Seitdem „knipsten“ mir die Stadtwerke Solingen mit ihrer Stadtgas-Druckwelle die Laternen über die Membrane ihrer Druckwellenschalter abends ein und morgens wieder aus.

Rund eineinhalb Jahre später stellten die Stadtwerke Solingen jedoch von Stadtgas auf Erdgas um, nutzen die Gelegenheit und legten ihre letzten städtischen Gaslaternen still. Seitdem gab es die Druckwelle für meine Laternen dann ebenfalls nicht mehr. Wir verwendeten nun Schaltungen mit Rekord-Dämmerungsschalter. Diese Schaltungen erwiesen sich jedoch als recht unzuverlässig und benötigten ständig neue Batterien. Nach einiger Zeit stellten wir die Schaltungen erneut um; diesmal allerdings auf die von den Stadtwerken Solingen aus dem Schrottverkauf erstandenen englischen Horstmann-Schalteneinheiten. Diese Einheiten bestehen aus einer Schaltuhr, die über einen Schaltarm auf einen Gashahn wirkt und diesen durch Drehung ein- und ausschaltet.

Wir trieben dann das Ganze auf die Spitze: die Laterne auf dem Mast mit ihrem Dreiflamm Brenner schaltete sich in der Dämmerung ein und um 0.00 Uhr komplett aus. Die Laterne an dem Wandarm schaltete sich in der Dämmerung ein, gegen 0.00 Uhr wurden dann zwei der vier Flammen abgeschaltet und die restlichen beiden Flammen brannten dann als Sparschaltung bis zur Morgendämmerung.

Ein paar Jahre später optimierten wir die Schaltung des Wandarms noch einmal: es wurde eine zweite Schalteinheit parallel zur astronomischen Hauptschalteinheit eingebaut. Die Einstellung war dann wie folgt: Die astronomische Hauptschalteinheit schaltete in den Dämmerungszeiten ein und aus.

Die zweite, die Uhrzeit-Einheit schaltete davon unabhängig um 0.00 Uhr aus, so dass die Laterne dunkel wurde und weiteren Verbrauch einsparte. Morgens um 5.00 Uhr schaltete diese Einheit dann wieder ein, so dass die Laterne ab diesem Zeitpunkt wieder so lange leuchtete, bis die Solareinheit (astronomische Schaltuhr) in der Morgendämmerung wieder ausschaltete. Damit war sichergestellt, dass die Mitbewohner des Hauses, die morgens zu ihren Garagen gingen, sich nicht in der Dunkelheit zurechtfinden mussten, sondern im Licht der Gaslaterne ihre Garagen fanden.

Bis zu unserem Umzug im Jahr 2005 „liefen“ so meine beiden Gaslaternen an unserem alten Haus. Sodann demontierte ich beide Laternen und an unserem neuen Haus wurde eine neue, elektrische, „alte“ Laterne auf den historischen Schloss-Kandelaber gesetzt. Für den Wandarm hatte ich eine zusätzliche Gasleitung von vornherein im Neubau legen lassen und konnte so die Laterne auf dem Wandarm schnellstens wieder in Betrieb nehmen.



Die Horstmann-Schaltuhr von außen und innen. Die Innenseite des Gehäusedeckels mit Fabrikationszettel der Firma Horstmann. Hier fehlt leider nach den handschriftlichen Eintragungen ein eingestempeltes Fabrikationsdatum.
Bilder: Rolf Hölterhoff





Hier sieht man deutlich den Unterschied der Schaltscheiben. Die linke (nachgeschaltete) Schaltscheibe schaltet den Gashahn zu bestimmten festgelegten Schaltzeiten ein und aus. Hier schaltet der Hahn morgens um 8.30 Uhr die Gaszufuhr ein und um 22.00 Uhr aus. Die rechte, astronomische Schaltscheibe (genannt Solar-Scheibe) schaltet in der Abenddämmerung die Gesamtgaszufuhr ein und erst in der Morgendämmerung aus. Die nachgeschaltete Schaltscheibe der festen Schaltzeiten schaltet jedoch die Laterne dann um 22.00 Uhr aus. Damit wird ein erheblicher Einspareffekt erzielt.

Allerdings stellte ich die Schaltung erneut um. Die Hauptschalteneinheit schaltet nach wie vor in der Dämmerung ein, die zweite Uhrzeit-Einheit schaltet jedoch pünktlich um 23.00 Uhr aus. Da die übliche, elektrische Straßenbeleuchtung allerdings die Umgebung hell erleuchtet, finde ich eine längere Leuchtzeit meiner Gaslaterne für nicht angebracht. Eine Umstellung von der Sommerzeit auf die Winterzeit nehme ich nicht vor, weil die Ein- und Ausschaltzeiten der astronomischen Schalteneinheit natürlich stimmen und nicht geändert werden sollen, und wenn die Uhrzeit-Schaltung dann im Sommerhalbjahr erst um 0.00 Uhr ausschaltet statt um 23.00 Uhr (Winterzeit), so ist mir das auch recht.

Auf einem inzwischen leider abhanden-gekommenen Kontrollzettel des Horstmann-Werks in Bath im Inneren des Gehäusedeckels gab es ein eingestempeltes Herstellungsdatum von 1968. Seitdem laufen diese Uhrwerke der

Schalteneinheiten praktisch ununterbrochen - also seit rund 50 Jahren! Inzwischen überholte ein Uhrmachermeister einmal eines der Uhrwerke, das nicht mehr gehen wollte, und reinigte und polierte u.a. die Achszapfen. Seitdem tut das Werk wieder seinen Dienst. Vor langen Jahren kaufte ich der ehemaligen Horstmann-Werksvertretung in Bremen - einem längst im Ruhestand stehenden Ingenieur - die noch vorhandenen Ersatzteile für die Schaltuhren ab; so bin ich zumindest in diesem Bereich gut aufgestellt. Die Drehachsen der Schalthähne bekommen alle drei Monate einen Tropfen Original-Newbridge-Oil, das unempfindlich



Oben: Der Übertragungshebel von der Uhr zur Hahn-Drehachse. Die Schaltscheibe ist von Ihrer eigenen Drehachse des Uhrwerks abgezogen.



Hier ist das Uhrwerk nach seiner Überholung. Das Werk ist offenbar recht einfach und robust konstruiert. Jeder Uhrmachermeister müsste es problemlos überholen können. Links befindet sich die Federkammer der beiden großen Federn, die das Werk rund 4 Wochen antreiben können.



LINKS:

Newbridge-Oil aus England. Hier sehen wir das Original-Ölkännchen mit dem gasresistenten NEWBRIDGE-ÖL. Es wurde speziell für Gashähne entwickelt und ist für das Betreiben meiner Horstmann-Schalteneinheit äußerst wichtig.

gegen Gas ist; speziell für diesen Zweck damals in England entwickelt und hergestellt. Die für mich verfügbare Menge wird gewiss noch lange reichen. Äußere bewegliche Teile der Schaltachse und -übertragung der Schaltuhr erhalten ebenfalls gelegentlich ein Tröpfchen Ballistol-Spezialöl. Und so hoffe ich, dass mir die uralten Horstmann-Schalteneinheiten noch sehr lange ihren Dienst erweisen; es ist inzwischen doch recht schwierig geworden, die Leiter hinauf- und hinabzusteigen, um Arbeiten an der Laterne vorzunehmen.

Text + Bilder Rolf Hölterhoff

DIE LETZTEN IHRER ART - VERBASTELTE FRÜHERE GASLATERNEN IN SOLINGEN

Schon als kleiner Junge hat mich meine Umgebung stets interessiert, wann immer ich unterwegs war – vor allem, wenn es bei einer der seltenen Autofahrten war. Und dieses Interesse ist nicht nur bis heute so geblieben, sondern hat sich auch noch verstärkt je älter ich wurde. Und so schaute ich mich in den letzten Wochen einmal einfach nach den letzten hier noch existierenden, historischen Laternen um. Natürlich finde ich dann doch so manche auf ihren unterschiedlichen Kandelabern. Völlig unterschiedlich ist auch der Pflege- und Erhaltungszustand der einzelnen Laternen. Die meisten Eigentümer sind inzwischen hoch betagt und haben Probleme, auf eine Leiter zu steigen, ihre Laternen zu pflegen, haben das Interesse an ihre Kleinode verloren, oder die Eigentümer haben inzwischen gewechselt; die neuen Besitzer ahnen dann oft nicht, welche Schmuckstücke auf ihrem Grund und Boden stehen.

Jetzt wollen wir uns jedoch einmal den einzelnen Standorten widmen:

Bilder 01 und 02 rechts: Diese Laterne steht neben einer Hofeinfahrt im Zentrum eines nördlichen Stadtteils von Solingen. Es fehlt nicht nur die Glasglocke, sondern auch ihr kompletter Haltering. Ausgerüstet ist diese Laterne mit einer besonders hässlichen Energiesparbirne der ersten Generation. Der Lack des Reflektors und des Dachs, sowie auch des Masts ist verschossen und abgeblättert. Die Lampe brennt z.T. auch tagsüber. Das Ganze ist ein Trauerspiel.

Bild 03 re. unten: Diese mit braunem Ornamentglas versehene und gepflegte Düsseldorfer Laterne hängt im gleichen Stadtteil an ihrem Wandarm an einem etwas zurückgesetzten, schicken Zweifamilienhaus in direkter Nachbarschaft des ehemaligen Mitarbeiters der Stadt Solingen, der vor rund 40 Jahren meine Gaslaternen installierte und einrichtete.



1



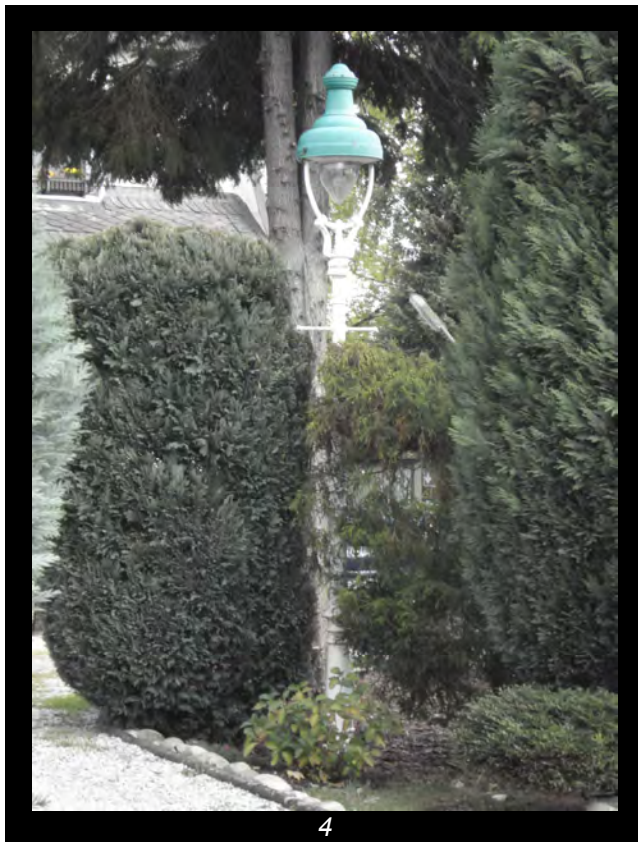
2



3

Bild 04 (links unten): der Eingang zum gleichen Haus mit der Laterne aus der Solinger Ära. Leider ist die Glasglocke verschmutzt, ansonsten sehen Laterne und Mast jedoch noch recht gut aus. Die elektrische Birne scheint noch eine ganz normale Glühlampe aus den Siebzigern zu sein. Die Laterne tauchte schon bei ebay auf.

Bild 05 (Seite 76 li. oben): Dieses Ensemble steht auf dem Grundstück eines ehemaligen Mitarbeiters der Stadtwerke Solingen als Hofwächter. Es handelt sich hierbei um einen Standard-Kandelaber wie er hier in Solingen fast überall in Betrieb war. Am Mast prangt das historische, offizielle Straßenschild aus diesem Stadtteil.



4



5



6

Bild 06: Dieser Kandelaber steht seit langem in einer Solinger Hofschaff (Fürker Hof) nahe unseres ehemaligen Wohnhauses. Seine Glasglocke wie auch ihre Halterung fehlen schon so lange, wie ich mich erinnern kann. Ich glaube auch nicht, dass die drei elektrischen Birnen je geleuchtet haben. Sehr schade, steht der Mast doch mitten in einer Hofschaff mit einem Ensemble aus schönen historischen Fachwerkhäusern mit Schieferwänden.

Bild 07: Diese Laterne hängt auf der Rückseite eines stattlichen Jugendstil-Zweifamilienwohnhauses in einem westlichen Stadtteil von Solingen; das Dach ist inzwischen schon in die Jahre gekommen und könnte eine neue Lackierung gut vertragen. Auch hier fehlt die Glasglocke schon seitdem ich die Laterne vor langer Zeit entdeckte und wird durch die Globe-Großvolumenbirne völlig stil-fern ersetzt. Auf mein vor Jahren per Handzettel im Briefkasten eingeworfenes Angebot, bei der Beschaffung einer Glasglocke zu helfen, wurde nicht reagiert. Schade. Der

ursprüngliche Hausherr hat offenbar mit viel Überlegung den Wandarm dicht neben seine zum Garten führende Haustür gesetzt; er hatte so stets einen gut beleuchteten Weg auf sein Grundstück und erfreute sich gleichzeitig an seiner schönen Laterne.

Bilder 08 und 09: Dieses Exemplar befindet sich an einer Hauptdurchgangsstraße von Solingen im Umfeld von einigen der hier typischen Fachwerkhäuser, deren Außenwände mit Schieferplatten verkleidet sind. Der Kandelaber selbst wie auch die Laterne befinden sich in schlechtem Zustand. Am Fußende des Masts ist die Beschichtung abgehoben und darunter bildet sich Rost, während die Laterne selbst sehr ungepflegt und verschmutzt ist. Dazu passt die Ausrüstung mit einer völlig stillosen Energiesparbirne. Hier wäre eine Grundüberholung erforderlich.



7

Bild 10: In Sichtweite des Kandelabers von Bild 8 finden wir auf der gegenüberliegenden Straßenseite an der Einfahrt zu einer Nebenstraße und dem dortigen kleinen PKW-Parkplatz dieses Kleinod. Hier erhält man diese historische Handwasserpumpe als Blickfang und Erinnerung an eine interessante, vergangene Zeit.



8



9



10

Bild 11 (rechts): Diesen Kandelaber fand ich in einer der in Solingen noch häufigen kleinen Hofschafden, die hauptsächlich aus schieferverkleideten Fachwerkhäusern bestehen. Der Mast steht im Vorgärtchen eines vor rund 40 Jahren erbauten eineinhalbgeschossigen Einfamilienhauses. Dieses Lampendach ist hier zwar immer wieder einmal zu finden, jedoch im öffentlichen Bereich zu meiner Zeit nie häufig zu sehen gewesen und erfreute sich daher wohl auch der größeren Beliebtheit bei den privaten Grundstückseigentümern.

Mir selbst ist es jedoch nie gelungen, ein derartiges Dach für eine meiner Lampen zu erwerben. In diesem Fall hier ist es offenbar in die Jahre gekommen und inzwischen recht ungepflegt. Ein weiteres Beispiel dafür, dass nach einem Eigentümerwechsel jetzt die Wertschätzung dieser Laternen verloren geht.



11



12



13

Bilder 12 und 13:

Dieser Kandelaber gehört meinem guten, alten Bekannten Hans-Jochen und steht an einem recht großen Gartenteich mit prächtigem Koi-Besatz in einem bevorzugten Wohngebiet im Südwestteil Solingens. Der Mast ist zu gut einem Drittel mit einer Kletterpflanze bewachsen und fügt sich recht gut in das Gesamtbild ein. Kürzlich erst überholte Hans-Jochen die Technik und rüstete die Laterne mit einer LED-Lampe der neuesten Generation aus. Das Licht ist angenehm und optisch passt die Lampe gut zum Ambiente der Laterne. Der Reflektor der Laterne könnte allerdings eine Grundüberholung gut gebrauchen, wie auch das Dach etwas Pflege nötig hätte. Insgesamt fügt sich die Laterne jedoch sehr gut ins Grundstück ein.

Rolf Hölterhoff

⇨⇨⇨⇨⇨⇨⇨⇨⇨ **DER ZÜNDFUNKE** - Das Gaslaternenjournal

ProGaslicht e.V.
Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut
DER ZÜNDFUNKE
Das Gaslaternenjournal
Nummer 44 * Ausgabe 8/2013 * Jahrgang 9 * 6,00 Euro

ProGaslicht e.V.
Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut
DER ZÜNDFUNKE
Das Gaslaternenjournal
Nummer 54 * Ausgabe 8/2013 * Jahrgang 9 * 6,00 Euro

ProGaslicht e.V.
Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut
DER ZÜNDFUNKE
DAS GASLATERNEN-JOURNAL
Nummer 69 * Ausgabe 11/2016 * Jahrgang 9 * 12,00 € * 11. Dezember 2016

DER ZÜNDFUNKE 81
Das Gaslaternen-Journal
Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen
Nummer 81 * Ausgabe 11/12-2018 * Jahrgang 11 * 18,00 € * 9. Dezember 2018

ProGaslicht e.V.
Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS

Bernhard von Kries, Präsident der AGD – der Aktionsgemeinschaft Düsseldorfer Bürger- & Heimatvereine – ist "Chef" aller Bürger- und Heimatvereine mit über 30.000 Mitgliedern. Auch die AGD ist ein Kooperationspartner der Gaslicht Initiative und unterstützt die Bürger beim Erhalt der Gaslaternen. Gemeinsam kann man Vieles bewegen – Schönes soll bleiben!

EUER GLÜHWÜRMCHEN



Foto: Barbara Schmitz

© barbara-schmitz.de



*Wir wissen nicht, was Ihre Beleuchtungsfachfrau empfiehlt – Ina Scharrenbach, die Ministerin für Heimat, Kommunales Bau & Gleichstellung des Landes Nordrhein-Westfalen, schätzt unsere Original Düsseldorfer Gaslaternen.
Foto: Barbara Schmitz*



*Fröhliche Weihnachten und
ein glückliches neues Jahr
wünscht
ProGaslicht e. V.*