

DER ZÜNDFUNKE

88

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 88 * Ausgabe 1/2-2020 * Jahrgang 13 * 15,00 € * 9. Februar 2020



Wand-Gasleuchte im sächsischen Zwickau, Helene-Heymann-Straße (Aufnahme von 1997). Bild: Holger Drosdeck

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Der Plan: Knapp 10.000 Gaslaternen sollen bleiben	4
Liebgewonnene Leuchttürme	5
Chronobiologen warnen vor kaltweißen LED-Laternen	7
→Dresden	9
Appell zur Erhaltung der Gasbeleuchtung	9
Rififi in Elbflorenz	10
→Prag	13
Historischer Gaskandelaber von Müllfahrzeug umgefahren	13
→Wien	15
250. Geburtstag von Ludwig van Beethoven	15
Der monumentale Gaskandelaber am Eroica-Haus	16
Mit Gaslicht fotografiert – Wiesbaden 1960	18
→London	19
Auf den Spuren der Londoner Gaslaternen	19
Graf Koks	38
→Mannheim	39
Die Geschichte der Mannheimer Gaslaternen/Teil 1	39
→Freiberg in Sachsen	53
Mit Gaslicht fotografiert – Freiberg	53
Das kurze Leben der Freiburger Straßenbahn	62
Die Idee einer Gasstraßenbahn	63
Der Spiritus Rector des Freiburger Gaslichts	73
Wann wird's mal wieder richtig Winter?	76



LONDON UND SEINE GASLATERNEN
Ab Seite 19

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

Bilder Titelseite und Rückseite:
Holger Drosdeck

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

DIE GESCHICHTE DER GASLATERNEN IN MANNHEIM

Ab Seite 39

AKTUELLES AUS DÜSSELDORF KNAPP 10.000 GASLATERNEN SOLLEN BLEIBEN

Ab Seite 4

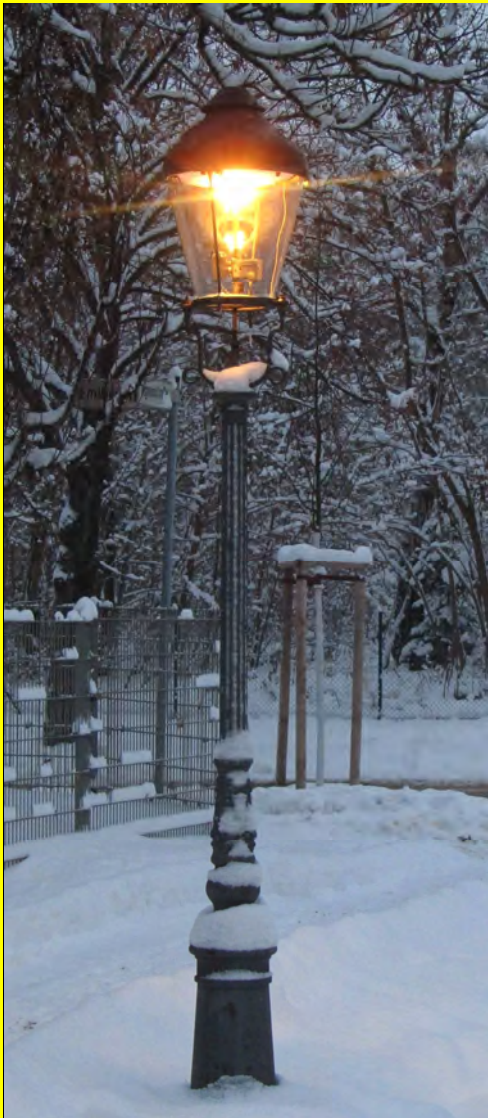


HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE JANUAR/FEBRUAR 2020

LIEBE ZÜNDFUNKEN-LESER!

Kaum zu glauben, aber wir gehen bereits ins 13. Jahr unseres Gaslaternenmagazins „Der Zündfunke“ – die Ausgabe Nr. 88 ist erschienen. Es gibt Neuigkeiten. Wir berichten über die bekannt gewordenen Gaslicht-Pläne der Stadtverwaltung für Düsseldorf, über Ängste um Dresdens Gaslaternen und den dreisten Einbruch ins Grüne Gewölbe, über einen zerdepperten Gaskandelaber in Prag und über die Geschichte eines prunkvollen Lichtständers in Wien, wobei ein gewisser Ludwig van Beethoven eine Rolle spielt.

Auch zum gerade – viele sagen auch endlich – vollzogenen Brexit haben wir einen Beitrag zu bieten: Wir stellen die wunderbaren Gasleuchten Londons vor und empfehlen dazu einen Spaziergang durch die Gaslicht-Gebiete der britischen Hauptstadt. Die Vielfalt an außergewöhnlichen Laternen dürfte einzigartig sein.



Chemnitzer Gaslicht im Schnee. Bild: Holger Drosdeck

Zur Geschichte der Gasbeleuchtung präsentieren wir den ersten Teil der Reportage über die Mannheimer Gaslaternen. Ein sehr interessanter Beitrag, der im Moment gerade besonders aktuell ist. Die Stadt Mannheim will, soweit wir informiert sind, in diesem Jahr alle vorhandenen Gaslaternen – und es sind nicht mehr allzu viele – abreißen und das Mannheimer Gaslicht ausblasen. Versprochen hatten die Verantwortlichen, darunter der Oberbürgermeister, vor einigen Jahren etwas anderes. Ein Teil sollte stehen bleiben. So viel zu den Versprechen von Politikern und Verwaltungstechnokraten. Aufgrund des Umfangs der Gaslicht-Geschichte Mannheims folgt der zweite Teil später.

Schließlich geht die Reise ins sächsische Freiberg, wo einst Professor Lampadius mit Gaslicht experimentierte und die erste Gaslaterne auf deutschem Boden installierte. Wie alles begann, welche Gaslaternen die Stadt Freiberg besaß, und wann Schluss mit der Gasbeleuchtung war. Ergänzend dazu berichten wir über eine der kurzlebigsten Straßenbahnbetriebe Deutschlands: Der Freiburger Straßenbahn. Zum Schluss bringen wir eine Reportage über den Besuch bei Dr. Klaus Zschoke, der in Freiberg eine beeindruckende Sammlung Gasgeräte und Gas-Utensilien aufgebaut hat.

Und nun viel Vergnügen!

*Bettina Raetzer-Grimm und
Die ZÜNDFUNKEN-Redaktion*

AKTUELLES

DÜSSELDORF

DER PLAN: KNAPP 10.000 GASLATERNEN SOLLEN BLEIBEN

Nun liegt der lange erwartete Vorschlag der Stadtverwaltung vor. Am 15. Januar präsentierte die Verwaltung ihren Gaslicht-Erhaltungsplan dem Ordnungs- und Verkehrsausschuss des Rates der Stadt Düsseldorf. Danach sollen etwa 9.850 der heute 14.300 Gasleuchten weiter betrieben werden. Allerdings sei es notwendig, einige zu versetzen oder Umbauten vorzunehmen wie beispielsweise am Carlisplatz. Die für den Abbau vorgesehenen Gasleuchten sollen als Ersatzteillager dienen, aber keinesfalls verschrottet werden.



Düsseldorf im Dezember 2010: Gaslaternen in der Palmestraße. Bild: Thomas Schmitz

Vorangegangen waren diesem Plan der Verwaltung jahrelange Auseinandersetzungen und Diskussionen zwischen der Stadt, Entscheidungsträgern, den Parteien, der Bürgerschaft, Vereinen, Denkmalschützern, Verbänden und Initiativen. Nachdem vor gut einem Jahrzehnt kaum ein verantwortlicher Lokalpolitiker einen Pfifferling auf die Zukunft der Gaslaternen setzen wollte, und erst ein Wechsel im Rathaus für neues Denken sorgte, ist der nun vorlegte Plan gewiss ein Erfolg, wenn auch mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Vor einigen Jahren sagte die Stadt zu, etwa 4.000 der 14.300 Gasleuchten zu erhalten. Das erschien den Düsseldorfern viel zu wenig. Vor allem die Initiative Düsseldorf Gaslicht kämpfte unverdrossen für die Gasbeleuchtung der Landeshauptstadt. Nun sollen also knapp 10.000 Gasleuchten – wobei Gaslaternen viel lieblicher klingt – bleiben. Insgeheim hofft man auch, dass es noch ein paar mehr werden. Immerhin bedeutet die Erhaltung von knapp 10.000 Laternen auch, dass mehr als 4.000 entfernt werden, also etwa ein Drittel des Gaslaternen-Bestandes.

Dem nun vorgelegten Plan der Verwaltung ging enorme Fleißarbeit voran. Jeder einzelnen Düsseldorfer Gaslaterne haben städtische Mitarbeiter mit Hilfe des Landschaftsverbands Rheinland ihre Aufwartung gemacht. Für jeden Standort wurde ein Vorschlag erarbeitet, ob die Laterne erhalten werden soll oder nicht. Dazu wurde etwa die städtebauliche Umgebung im Hinblick auf einen möglichen Denkmalwert, die Verkehrssicherheit oder auch die technische Sicherheit untersucht. Heraus kam dann die Zahl 9.850.

Die Initiative Düsseldorf Gaslicht ist mit dem vorgelegten Plan sehr zufrieden. Sprecher Lutz Cleffmann sagte, „Wir freuen uns sehr, dass die Düsseldorf Gasbeleuchtung als Denkmal von herausragender nationaler Bedeutung anerkannt worden ist.“ Immerhin wird Düsseldorf in Zukunft das größte Gaslichtnetz Deutschlands besitzen, da man in Berlin (2007 immerhin 44.000 Gaslaternen) ja nichts Besseres zu tun hat,

als den technik- und kulturhistorischen Gaslichter-Schatz bis auf einen kümmerlichen Rest komplett aus dem Stadtbild zu tilgen. Und Lutz Cleffmann fügte im Hinblick auf die auch weltweit besondere und bedeutsame Gasbeleuchtung hinzu, „was San Diego und London mit ihren wenigen Gaslaternen können, werden wir dann als Gaslichtstadt weit in den Schatten stellen.“

Die Erhaltung der einmaligen Gasbeleuchtung verursacht selbstverständlich gewisse Kosten, doch laut Dezernentin Cornelia Zuschke wurden bereits mehrere Förderanträge bei Land und Bund gestellt. Düsseldorf zielt darauf ab, die Gaslaternen als Denkmal von nationalem Rang zu erhalten.

Um fehlende Ersatzteile macht man sich inzwischen keine Sorgen mehr, da die für den Abbau vorgesehenen Gaslaternen nicht verschrottet werden, sondern das Ersatzteillager auffüllen sollen. Parallel zu den erhaltenden Maßnahmen läuft die Umstellung im Gasnetz, die bis zum Jahr 2028 abgeschlossen sein soll.

Die Verwaltungsvorlage wird nun noch verschiedenen städtischen Gremien vorgestellt, die Entscheidung soll voraussichtlich Ende März im Rat fallen.

Bettina Raetzer-Grimm

LIEBGEWONNENE LEUCHTTÜRME



Bild: Thomas Becker



„Die Düsseldorfer Gaslaternen sind liebgewonnene kleine Leuchttürme mit bislang wenig genutzter Marketing Strahlkraft, rettet Sie und die Düsseldorfer*innen vor dem LED Einheitsbrei“

(1) Wir haben in der Wissenschaft gelernt, dass Kunden/Konsumenten/Nutzer usw. ein Angebot immer nach einem relativ einfachen Bewertungs-Algorithmus implizit beurteilen: das Gehirn bildet eine Art Index, den wir als „subjektiven Wert“ bezeichnen. Und das ist nichts anderes als eine Quotient aus den subjektiv wahrgenommen „Nutzen“ in Relation zu den wahrgenommenen „Kosten“.

(2) „Nutzen“ und „Kosten“ können nun die vielfältigsten Formen annehmen – und die können beide beileibe nicht rational im klassischen Sinne sein. Der physiologische Nutzen eines Mineralwassers z.B. besteht in der Aufrechterhaltung des Elektrolyt-Gleichgewichtes des Organismus, aber deshalb kauft wohl niemand ein solches Produkt. Gekauft wird selten aus rein funktionalen Gesichtspunkten, sondern z.B. aufgrund einer generellen Kosten-Orientierung (Lidl/ Aldi), einer Qualitäts-Orientierung (Gerolsteiner), einer Situation (Pellegrino/ Appolinaris im Restaurant), einer lokalen Verbundenheit (bei mir ist es „Aachener Kaiserbrunnen“) oder aber ein ganz teures Wasser, um den Chef oder die Schwiegermutter zu beeindrucken (selbst-expressiv).

(3) Das bedeutet, dass es kein Objekt gibt (auch nicht die Gaslaternen der Stadt Düsseldorf), das nicht neben seiner funktionalen Basisleistung auch von den Nutzern emotional bewertet wird. Die Gaslaternen der Stadt Düsseldorf stehen ganz klar für wesentlich mehr als nur für Licht auf der Straße – sie stehen z.B. für Düsseldorf und seine Einzigartigkeit, für höheren Immobilienwert, für touristischen Nutzen, Nutzen durch Bürgerwunsch und Bürger als Botschafter, Aufwertung des architektonischen Gesamtbildes der Stadt und der Straßenzüge durch Einheitlichkeit und Eleganz sowie Harmonie.

Auch einfache Stadtviertel werden aufgewertet, zahlen aber in ihrer Gesamtheit ein auf die Marke Düsseldorf. „Heimatgefühl“, „Verbundenheit“ und „Zufriedenheit“ der Bürger mit Ihrer Stadt werden vermutlich nicht als Primär-Faktoren auftauchen, sind aber ebenfalls nicht zu vernachlässigen. Die Bürger sind Kunden der Stadtwerke und der Stadt und diese „Kundenbindung“ gilt es auch emotional zu erhalten und stärken. Eine Berücksichtigung dieser Arten von Nutzen finden sich meines Erachtens allerdings bislang in einer Liste der Nutzen-Elementen – und fehlen damit auch in einer Wertigkeitsbetrachtung.

(4) Es wäre aus den o.a. Gründen m.E. „inhuman“, den emotionalen Gehalt der Gaslaternen aus dem Nutzenspektrum der Bürger komplett zu streichen und allein rein-funktionale Beleuchtungs-Kriterien jenseits eines emotionalen Zeichenwertes zur Grundlage einer Entscheidung zu machen. Man erinnere sich die Reaktion der Teilnehmer/Innen bei meinem Auftritt im Quartier Bohème, wo ich den „Uerige“ mit und ohne Gaslaterne-Element gezeigt habe. Das ist exakt das, was ich meine.



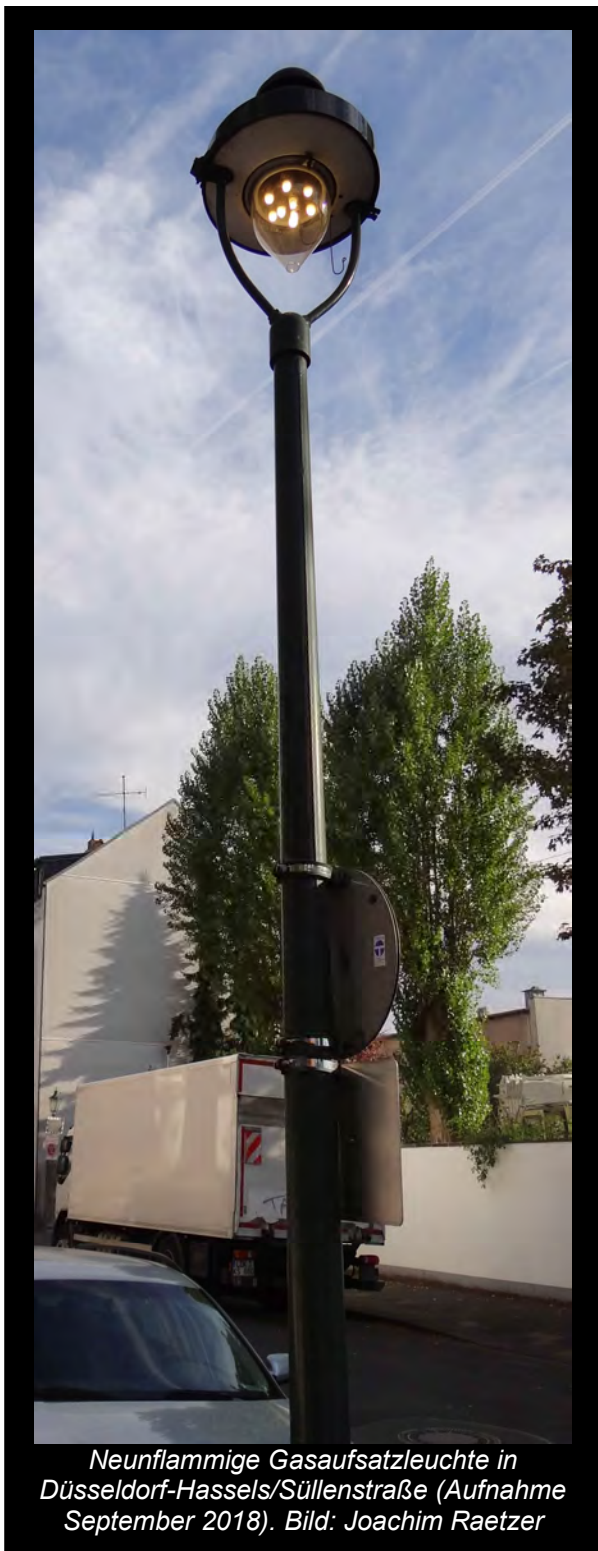
Die Niederdonker Straße im Stadtteil Lörick (Sept. 2012).
Bild: Bettina Raetzer-Grimm

(5) Daher müssen in eine Entscheidung unbedingt neben den funktionalen Nutzen-Elementen wie Licht auf der Straße auch diejenigen Elemente Berücksichtigung finden, die (aus zutiefst menschlichen Gründen) oberhalb der funktionalen Basisleistung liegen.

(6) Und das bedeutet wiederum, dass die Existenz und Relevanz dieses Nutzelements grundsätzlich dem Rat der Stadt Düsseldorf vermittelt werden muss, weil es m.E. ein sehr zentrales Element in der Gesamt-Beurteilung der Entscheidung repräsentiert, denn

(7) Die Stadt Düsseldorf verfügt mit den Gaslaternen nicht über ein funktional rückständiges Beleuchtungs-System, das sofort radikal eliminiert werden muss, sondern um ein (historisch gewachsenes) hoch-emotionales Asset, das einfach nur professionell vermarktet werden muss, um für Bürger und Besucher etwas zu repräsentieren, das jenseits einer reinen Straßenbeleuchtung liegt.

Düsseldorf hat im Vergleich zum Kölner Dom oder der Prager Altstadt nicht viel archaisch-typisches zu bieten. Aber es hat diese Gaslaternen, diese kleinen „Leuchttürme“ in den Straßen, die sogar noch näher an den Menschen sind, da sie vor deren Haustür stehen.



Neunflammige Gasaufsatzleuchte in Düsseldorf-Hassels/Süllenstraße (Aufnahme September 2018). Bild: Joachim Raetzer



Gasansatzleuchten am Lessingplatz in Düsseldorf-Oberbilk. Bei bestimmten Wetterlagen wie z.B. bevorstehendem Sturm werden die Gasleuchten per Druckwelle gezündet, damit die Zündflammen nicht ausgeblasen werden. Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Die Stadt Düsseldorf verfügt damit auch über ein bisher weitgehend ungenutztes, aber hoch beliebtes Alleinstellungsmerkmal (USP) im Wettbewerb der Städte, dessen Marketing-Potenzial und Wert in

verschiedener Hinsicht genutzt und monetär bewertet werden muss. Dieser Wert ist Erhaltungskosten und Betriebskosten entgegzustellen.

Im Umkehrschluss bedeutet es, dass ein Abriss der Gaslaternen letztendlich auch zu wirtschaftlichen Verlusten führt: zum Beispiel durch den Verlust eines Alleinstellungsmerkmals der Stadt Düsseldorf und/oder durch die Vernichtung der Kundenbindung/Bürgerbindung der Stadtwerke oder der Stadt, der bis zu einem Socialmedia „Shitstorm“ führen könnte. So etwas würde die Marke „Düsseldorf“ oder „Stadtwerke Düsseldorf“ beschädigen und damit ihren Wert mindern.

Diese übergeordneten Funktionen und Wertigkeiten der Gasbeleuchtung müssen in die Bewertungs-Algorithmen (u.a. auch Kosten) Eingang finden, damit die Diskussionen nicht unter ihrem Soll bleiben und sich fruchtbar für eine Entscheidung der Stadtverwaltung bzw. des Rates gestalten. Jüngste wissenschaftliche Erkenntnisse zu negativen Auswirkungen des LED Lichtes auf Gesundheit und Umwelt sind ebenso den geringen Kosten und den viel zitierten DIN Normen entgegen zu halten.

Prof. Dr. Hans-Willi Schroiff

CHRONOBIOLOGEN WARREN VOR KALTWEISSEN LED-LATERNEN

Düsseldorf verfügt über einen der weltweit größten verbliebenen Gaslaternen-Bestände. Diese tragen in hohem Maße – rein optisch aber nachts auch durch ihr besonders warmes Licht – zum eleganten Flair Düsseldorfs und seiner Viertel bei. Die Stadtverwaltung hat allerdings vor einiger Zeit beschlossen, im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen diese durch moderne LED-Leuchten zu ersetzen. Dabei setzt die Stadt vor allem auf kaltweiße Leuchtmittel (Beispiele: Carlsplatz, Niederkasseler Kirchweg, Hohe Straße, Prinz-Georg-Str.). Das ist – ganz unabhängig von allen ästhetischen Gesichtspunkten – aus biomedizinischer Sicht durchaus kritisch zu sehen. Moderne hoch-lichteffiziente LEDs mögen auf lange Sicht im Betrieb kostengünstiger sein, sie bringen aber ihre eigenen Gefahren mit sich. Hauptrisiken sind dabei ihre potenziell netzhautschädigenden, ihre schlafstörenden sowie ihre Melatonin-hemmende Wirkungen.

Aus biologischer Sicht ist unser Körper nicht auf nächtliches Licht ausgelegt. Erst seit dem frühen 19. Jahrhundert wurde mit Hilfe von Gas- und später auch von elektrischem Licht der öffentliche Raum nächtlich beleuchtet. Somit konnten wir unsere Aktivitäten auf die Nacht ausweiten. Dieser Zugewinn birgt aber auch seine Schattenseiten. So nimmt die Lichtverschmutzung immer mehr zu, so dass heute mehr als 80% der Weltbevölkerung unter störendem nächtlichen Licht leiden. Es gibt zunehmend Hinweise in der Fachliteratur dazu, dass nächtliches Licht eine von vielen der Ursachen für Volkskrankheiten wie Herz/Kreislauf-, Stoffwechselerkrankungen und Krebs darstellt. Dabei ist energiereiches, also blaues Licht besonders schädlich.

Wer schon einmal direkt in eine kaltweiße LED geschaut hat, kennt die schemenhaften Nachbilder, die auch noch mehrere Sekunden hinterher durch das Sehfeld geistern. Diese Effekte sind Zeichen einer Überlastung der Lichtsensoren im Auge. Entscheidend ist hierbei der hohe kurzwellige (= blaue) Lichtanteil des LED-Lichts. Dieses Licht ist sehr energiereich und kann so chemische Reaktionen in den Photozellen der Netzhaut verursachen und diese so dauerhaft schädigen. Eine Leuchtdichte von 10.000 cd/m² wird bereits als unangenehm empfunden. Moderne kaltweiße LEDs erreichen das Tausendfache dieser Leuchtdichte. Auf Dauer können so bleibende Schädigungen der Netzhaut wie eine dauerhaft erhöhte Blendempfindlichkeit oder die im Alter häufig auftretende Makuladegeneration begünstigt werden.

Ein zweiter Aspekt ist die Wirkung blauen Lichts auf die inneren, sog. „zirkadianen“ Uhren bei Mensch und Tier. Diese inneren Uhren steuern den Schlaf-Wach-Rhythmus. Sie haben aber auch großen Einfluss auf unser Hormonsystem und steuern im Tierreich u.a. das Paarungs- und Brutverhalten. Eine blaulichtreiche Beleuchtung in Parks führt so zu einer deutlichen Veränderung des Aktivitätsrhythmus bei Singvögeln und kann deren Bruterfolg negativ beeinflussen. Beim Menschen ist vor allem der Schlaf gestört – und damit auch viele vom Schlaf beeinflusste Funktionen wie das Lernverhalten, die Zellregeneration oder der Energiestoffwechsel. So konnte mithilfe von Satellitenbildern gezeigt werden, dass in Gebieten mit stärkerer nächtlicher Beleuchtung das Risiko von Schlafstörungen und Übergewicht um bis zu 20 % erhöht ist (Koo et al., 2016).

Zu guter Letzt unterdrückt kurzwelliges Licht die Produktion eines wichtigen Hormons, des Melatonins. Melatonin wird immer nachts von der Zirbeldrüse ausgeschüttet. Es dient als



In der Ernst-Poensgen-Allee verschwanden im Frühjahr 2013 die Gasansatzleuchten. Man installierte hohe Masten mit grellen LED-Leuchten. Bild (15. März 2013) Thomas Schmitz



In der Fahneburgstraße wurden im März 2012 die Gaslaternen abgebaut und durch LED-Laternen ersetzt. Bild (23. März 2012) Thomas Schmitz



Oben: Abriss der Gasreihenleuchten in der Bochumer Straße im Jahr 2014.
Bild (17. April 2014) Thomas Schmitz;

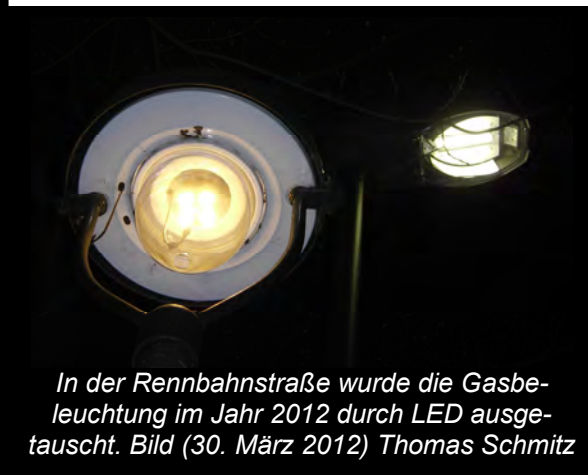
Unten LED-Leuchten ersetzen am Fleher Deich die Gasbeleuchtung.
Bild (14. August 2013) Thomas Schmitz



Ob dieses Licht gesund ist? Bild (14. August 2013) Thomas Schmitz



wichtiger Taktgeber für unsere inneren Uhren und fördert so das Ein- und Durchschlafen. Melatonin hat aber auch eine starke antioxidative Wirkung, das heißt, es kann helfen, unsere Zellen vor Umweltschäden zu schützen. Oxidative Schäden können Veränderungen in unseren Genen bewirken und die Zellen schneller altern lassen. Im Extremfall können sie Krebs verursachen. Sind wir nachts blaulichhaltigem Licht ausgesetzt, unterdrückt dies unsere Melatonin-Produktion. Dies wiederum geht einher mit einem erhöhten Risiko (um 5-15%) für eine Reihe von Krebserkrankungen wie z.B. Brust- oder Prostatakrebs (Garcia-Saenz et al., 2018).



In der Rennbahnstraße wurde die Gasbeleuchtung im Jahr 2012 durch LED ausgetauscht. Bild (30. März 2012) Thomas Schmitz

In einer Arbeit von Hessling und Mitarbeitern wurde die Gefahr von LED-Licht vergleichend betrachtet (Hessling et al., 2018). Die relative Blaulichtnetzhaufgefährdung und die relative Melatonin-hemmende Wirkung von kaltweißen LEDs ist annähernd so hoch wie die des Sonnenlichts und fast dreimal höher als die von warmweißen LEDs. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass nächtliches Licht mit hohem Blaulichtanteil, wie das kaltweißer LEDs, gesundheitsschädigend sein kann. Das sieht z.B. auch die Staatliche Französische Agentur für Nahrungs-, Umwelt- und Arbeitssicherheit (ANSES) so. Sie stuft kaltweißes LED-Licht sogar als „phototoxisch“ ein. Das gelbliche Licht der traditionellen Gaslaternen dagegen ist arm an Blaulichtanteilen und beeinflusst daher viel weniger unsere Körperfunktionen. Bei der Diskussion um die Gaslaternen sollten Lebensqualität und Gesundheit den ökonomischen und ökologischen Aspekten gegenübergestellt und sorgfältig abgewogen werden. Die Düsseldorfer sollten sich also gut überlegen, ob sie das elegante nächtliche Flair der Gaslaternen in den Stadtvierteln zugunsten moderner LED-Lichtsysteme aufgeben wollen, und wenn ja, ob dabei kaltweiße Leuchtmittel die beste Wahl darstellen.

*Prof. Dr. Freifrau Charlotte von Gall,
Direktorin, Institut für Anatomie II, Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf*

Prof. Dr. Henrik Oster, Direktor, Institut für Neurobiologie, Universität zu Lübeck

DRESDEN - APPELL ZUR ERHALTUNG DER GASBELEUCHTUNG

Unverdrossen kämpfen Dresdner Bürgerinnen und Bürger, vor allem Mitglieder des Vereins Kulturerbe Blasewitz e.V., weiter um ihre Gaslaternen in Striesen und Blasewitz. Wie wir berichteten, plant die Stadt Dresden, weitere Gaslaternen zu entfernen und durch elektrische Laternen auszutauschen. Dass die betroffenen Straßenzüge in Striesen liegen, einem Wohngebiet, das vom Denkmalschutz als „Gaslichtschutzzone“ festgelegt wurde, scheint der Stadt dabei egal zu sein.

Konkret geht es vor allem um den Abschnitt der Augsburger Straße zwischen Blasewitzer Straße und Tittmannstraße. Hier sollen insgesamt 17 Gaskandelaber entfernt und stattdessen 51 elektrische Kandelaber aufgestellt werden. Der Plan wird offiziell als „Pilotprojekt“ bezeichnet. Die Straße würde plötzlich taghell – und die Stadt würde wieder einmal darauf verweisen, dass die Gaslaternen die betroffene Straße ja nur unzureichend ausleuchten würden. Kein Wunder, wenn man über Jahre die Laternen relativ weit auseinanderstellt und noch dazu von vier auf drei Gasglühkörper reduziert.



Oben: Die Kreuzung Augsburger Straße/Glasewaldtstraße. Bild: Joachim Raetzer; unten die Augsburger Straße mit Blickrichtung Barbarossaplatz. Bild: unbekannt



Gaslicht-Flair im Dezember 2019 in Dresden-Striesen. Bild: Bettina Raetzer-Grimm

Der Verein Kulturerbe Blasewitz e.V. hat nun erneut an den Oberbürgermeister der Stadt, den Stadtrat und die Oberste Denkmalschutzbehörde appelliert, dieses Vorhaben nicht umzusetzen. Stattdessen schlagen die Vereinsmitglieder vor, historisierende Kandelaber mit Natriumdampflampen durch LED-Leuchten zu ersetzen, sowie die existierenden Gaskandelaber unangetastet zu lassen und stattdessen durch eine Aufstellung zusätzlicher Gaslaternen zu ersetzen. Dies sei ohne weiteres möglich, da das Tiefbauamt über genügend eingelagerte Gaskandelaber verfügen würde, die man in den letzten Jahren abgebaut habe.

BRG

RIFI IN ELBFLORENZ - DIAMANTEN VON UNSCHÄTZBAREM WERT GERAUBT

War das eine Nachricht, die am Morgen des 25. November 2019 Dresden, Sachsen und die Welt erschütterte! Bei einem Einbruch in Dresdens Schatzkammer Grünes Gewölbe wurden Kunstwerke von unschätzbarem Wert gestohlen. Bis heute unbekannte Täter raubten drei Juwelengarnituren aus dem 18. Jahrhundert, der Zeit des sächsischen Königs Friedrich August I. (der Starke). Es handelt sich um eine Diamantengarnitur mit 20 Teilen, eine Brillanten- sowie eine Diamantenkollektion mit jeweils 37 Teilen. Die Ensembles umfassen Knöpfe, Schnallen, Hutschmuck, Orden, Achselschleifen oder Stockknöpfe, sie sind mit Brillanten, Diamanten, Rubinen, Smaragden oder Saphiren besetzt. Wie viele Teile davon verschwunden sind, blieb zunächst unklar, man fürchtete das Schlimmste. Die Schadenshöhe war nicht genau zu beziffern.



Die einzigartigen Sammlungen im Grünen Gewölbe. Bild: m.faz.net

mit dem Tatort vertraut machen. Auf der Homepage des Museums kann man einen virtuellen Rundgang durch die Räume unternehmen und – man glaubt es kaum – sogar sicherheitsrelevante Einzelheiten erfahren. Gab man bei „Google“ den Begriff „Grünes Gewölbe“ ein, bekam man gleich einen Link zum Hersteller der Vitrinengläser. Und dieser Hersteller warb wiederum auf seiner Webseite mit dem „Referenzobjekt Grünes Gewölbe“. Haarklein erfuhr der geneigte Interessent alles über das für die Vitrinen verwendete Glas („Verbund sicherheitsglas 5-5-2 extraweiß“ bzw. „Verbund sicherheitsglas aus EEG 8-8-4 extraweiß“). Die Gauner werden sich gefreut haben, nun wussten Sie, welche Axt sie sich zum Zertrümmern der Vitrinen besorgen mussten.



Das Dresdner Residenzschloss mit dem Grünen Gewölbe. Bild: Kolossos

SICHER WIE FORT KNOX?

Doch wie konnte es überhaupt dazu kommen? Das Grüne Gewölbe sei „gesichert wie Fort Knox“, so tönte selbstbewusst schon vor einigen Jahren der frühere Generaldirektor der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden, Martin Roth. Selbst nach dem Einbruch am 25. November sprach der Direktor des Grünen Gewölbes und der Rüstkammer, Dirk Syndram, gegenüber der „Sächsischen Zeitung“ davon, dass „das Sicherheitssystem erst vor vier Jahren überprüft worden sei mit dem Ergebnis, es sei alles bestens“. Doch so „bestens“ war es dann wohl doch nicht, wenn man sieht, mit welchen banalen Mitteln die Einbrecher vorgingen. Ein Fenstergitter wurde durchtrennt, die Vitrine mit einer Axt zertrümmert. Womöglich konnten sich die Verbrecher vorher im Internet genauestens

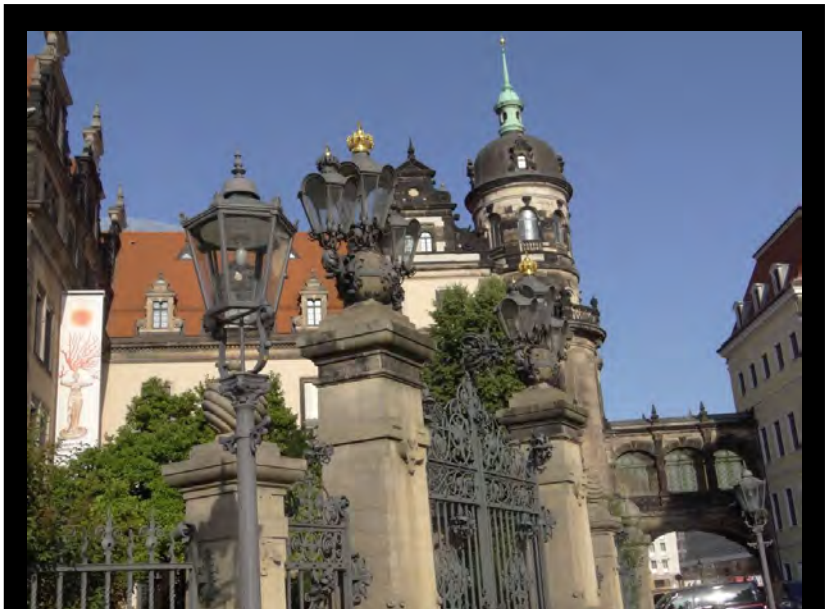
Aber wie lief die Aktion genau ab? Am Westturm des Grünen Gewölbes begannen am Morgen des 25. November 2019 unbekannte Täter, ein geschmiedetes Fenstergitter aus dem 19. Jahrhundert zu durchtrennen. An acht Stellen wurde das Metall fachgerecht zerteilt. Normalerweise sollte man davon ausgehen, dass man solche Gitter auseinander flex. Doch offenbar gab es keinen Funkenflug, das Zerteilen des Gitters löste keinen Alarm aus. Wie gingen die Täter vor? Die Polizei gab dazu keine Einzelheiten bekannt, auch der Direktor des Grünen Gewölbes hüllte sich eisig in Schweigen. Experten vermuten, dass die Einbrecher eventuell einen sogenannten Nibbler eingesetzt haben, das ist ein Elektrowerkzeug, das sich beispielsweise durch Metall wie die

Fenstergitter stanz. Funkenflug entsteht dabei nicht. Alarm wurde erst ausgelöst, als die Täter an dem hinter dem Gitter befindlichen Fenster – immerhin mit dreifachem Sicherheitsglas – rüttelten. Ratzbatz, rissen die Einbrecher das gesamte Fenster aus der Verankerung. Um 4.56 Uhr wurde der Einbruch durch das Wachpersonal – bestehend aus zwei Personen – bemerkt. Warum der Notruf an die Polizei erst drei Minuten später – um 4.59 Uhr – ausgelöst wurde, ist eine der ungeklärten Fragen. Um 5.04 Uhr traf die Polizei vor Ort ein, man muss wissen, dass die Polizeistation nur 600 Meter vom Tatort entfernt ist. Somit hatten die Täter gerade mal acht Minuten für ihren Bruch. In dieser Zeit mussten sie sich durch das aufgetrennte Loch im Fenstergitter zwängen und durch den Preziosensaal sowie das Wappenzimmer gehen, um in den Raum mit den Juwelen zu kommen. Dort zerschlugen sie mit ihrer mitgebrachten Axt die Vitrine mit dem Sicherheitsglas. Davon gibt es Videoaufnahmen, allerdings von grotten-schlechter Qualität. Der Wachschatz schaltete die Beleuchtung nicht ein, sodass die Täter nicht zu erkennen sind. Angeblich wäre das Nichteinschalten der Beleuchtung sogar vernünftig gewesen, da die Einbrecher sonst bei hellem Licht noch mehr wertvolle Objekte hätten mitgehen lassen, so Dirk Burghardt, Kaufmännischer Direktor der Dresdner Kunstsammlungen. Das darf aber wohl bezweifelt werden, da einer der Täter ohnehin mit einer Stirnlampe „arbeitete“. Licht hatten die schrägen Vögel jedenfalls genug. Die Polizei berichtete später, „auf den Bildern der Kameras, die im Juwelenzimmer installiert sind, seien zwei Einbrecher zu sehen. Man sei momentan noch dabei, die verschiedenen Videoaufzeichnungen lesbar zu machen und auszuwerten“.

Um 5.09 Uhr waren bereits 16 Streifenwagen der Polizei für die Fahndung im Einsatz. Doch da waren die Täter offenbar schon über alle Berge.

KOMPLEXES SICHERHEITSSYSTEM?

Der Einbruch lässt jede Menge Fragen aufwerfen. Wie war es überhaupt möglich, dass die Täter so einfach in das Gebäude eindringen konnten, dabei Gitterstäbe und Sicherheitsglas so leicht überwinden konnten? Und hatte sich das Wachpersonal richtig verhalten? Die Generaldirektorin der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden sprach von einem „komplexen Sicherheitssystem“, über das das Residenzschloss verfügen würde. Doch so „komplex“ schien es dann doch nicht gewesen zu sein. Nach dem Juwelendiebstahl aus der Dresdner Schatzkammer „Grünes Gewölbe“ hat die Deutsche Burgenvereinigung inzwischen vor einer unzureichenden Sicherung von Kunstschätzen gewarnt. In vielen Museen seien wichtige historische Artefakte nur ungenügend gesichert, teilte die Vereinigung mit Sitz auf der Marksburg in Braubach in Rheinland-Pfalz am Dienstag mit. Dabei machen die Sicherheitsvorkehrungen für potentielle Besucher schon Eindruck, so wird man beim Einlass durchaus streng kontrolliert. Alle persönlichen Utensilien wie Taschen usw. müssen abgegeben werden. Bei einem Besuch im Sommer 2019 war sogar Aufsichtspersonal mit Waffen zu sehen, wo hat man das sonst in deutschen Museen?



Oben: Blick auf den Westflügel des Residenzschlosses, dort befindet sich das Grüne Gewölbe. Am Eingang viele historische oder im historischen Stil nachgebaute Laternen, allesamt wenig stilecht mit elektrischen Leuchtmitteln ausgestattet.

Bild: Bettina Raetzer-Grimm



Oben: Gespenstische Szenerie am Morgen des 25. November 2019; unten: Reporter vor der Absperrung am Residenzschloss.

Bilder: Bambizoe



STRASSENBELEUCHTUNG MANIPULIERT

Wie weiter bekannt wurde, war es in der Straße am Residenzschloss stockfinster gewesen. Wie es schien, hatten die Täter die elektrische Straßenbeleuchtung manipuliert, sodass die Straßenlaternen dunkel blieben. Die Ermittler gingen davon aus, dass der Brand eines Stromverteilerkastens in der Nähe der Augustusbrücke mit dem Einbruch in Verbindung stand. Der Verteilerkasten sei vorsätzlich in Brand gesetzt worden, woraufhin die Straßenbeleuchtung in der Umgebung des Tatorts im Residenzschloss ausfiel, nicht aber im Schloss selbst, das über einen eigenen Stromkreis und ein Notstromaggregat verfügt. Um das Residenzschloss herum stehen aber zahlreiche historisierende Elektroleuchten in Gaslaternen-Optik, die dunkel blieben. Vielleicht hätte man die Laternen doch lieber mit Gas betreiben und an die Gasleitung anschließen sollen ...



Oben: Leider elektrisch – die Beleuchtung am Dresdner Residenzschloss mit dem Grünen Gewölbe. Bild: Bambizoe; unten Abbildungen der gestohlenen Preziosen. Bild: Polizei Sachsen



Nicht nur anfällig für Stromausfälle, sondern auch ziemlich verdeckt. Straßenlaterne am Grünen Gewölbe im Sommer 2019. Bild: Bettina Raetzer-Grimm



STECKEN CLANS DAHINTER?

Die Täter benutzten zum schnellen Abgang offenbar ein Fluchtfahrzeug, das sie später in einer Tiefgarage abfackelten, um Spuren zu verwischen. Inzwischen spekuliert man darüber, ob die Täter vielleicht Mithelfer hatten oder über sogenanntes „Insider-Wissen“ verfügten. Jedenfalls wussten die Einbrecher ganz genau, was sie wollten. Von mehr als 3.000 Schätzen hätten sich die Täter zielgerichtet auf die Juwelen-Garnituren konzentriert. Über den inszenierten Stromausfall hätten die Diebe ihre Identifizierung regelrecht unmöglich gemacht. Dies bedurfte einer guten Planung und eventuell der Beteiligung mehrerer Leute – nicht nur der zwei an der aufgebrochenen Vitrine.

Das Ausmaß des Diebstahls wurde erst einige Zeit später bekannt gemacht. So sollen etwa 20 von knapp 100 Einzelstücken der drei ausgestellten Juwelengarnituren von den Einbrechern gestohlen worden sein. Zunächst hatte man befürchtet, sämtliche Stücke der zertrümmerten Vitrine seien verschwunden. Für viele Dresdner ist der spektakuläre Raub ein Schock – ein direkter Angriff auf die sächsische Seele. Andere wiederum konnten sich Hohn und Spott nicht verkneifen – „es seien ja nur zusammengeraubte Klunkern eines früheren sächsischen Herrschers.“ Inzwischen sollen Spuren nach Berlin führen – ins Milieu sogenannter krimineller Clans. Man erinnere sich nur an den Raub der 100 Kilogramm schweren Goldmünze aus dem Berliner Bode-Museum aus dem Jahr 2017 und den zwei Einbrüchen im Berliner Kaufhaus „KaDeWe“ 2014 und 2017.

Man darf gespannt sein, ob die geraubten Schmuckstücke – laut Marion Ackermann, Generaldirektorin der Staatlichen Kunstsammlungen Dresden „Teile des Staatsschatzes des 18. Jahrhunderts“ – wiederauftauchen und die Täter sogar dingfest gemacht werden.

BRG

PRAG - HISTORISCHER GASKANDELABER VON MÜLLFAHRZEUG UMGEFAHREN

Schlimme Nachrichten erreichten uns aus Prag. Wieder mal, so muss man sagen, wurde ein prächtiger Gaskandelaber demoliert. Diesmal traf es den erst vor fünf Jahren – am 2. Dezember 2014 – neu renovierten und aufgestellten vierarmigen Kandelaber auf dem Dražického náměstí (Draschitz-Platz) am Kleinseiter Brückenkopf der Karlsbrücke. Der Lichtständer wurde 1867 in Komárov (Mittelböhmen) für das Prager Gemeinde-Gaswerk gegossen. Bis 1984 wurden die Laternen mit Gas betrieben, danach hat man die Lichtsäule elektrifiziert – und im Dezember 2014 wieder mit Gasleuchten ausgerüstet und feierlich eingeweiht.

Jetzt meldete die Prager Boulevardzeitung „Blesk“ diese Schreckensnachricht, übersetzt von Pavel Chabr: Eine ungewollte „Glanzleistung“ gelang den Prager Abfallentsorgern im Zentrum der Stadt. Dies in den Morgenstunden des 16. Januars, in der Kleinseite, bei der üblichen Tour. Sie fuhren beim Rückwärtsgang einen Fünftonner-Gaskandelaber um. Dieser zerfiel in zahlreiche Stücke auf den Boden. Der Schaden beträgt mehr als zwei Millionen tschechische Kronen – das sind fast 80.000 Euro – aber es ist nicht ganz sicher, ob man das technische Denkmal überhaupt in den ursprünglichen Zustand reparieren kann.





Am 2. Dezember 2014 wurde die restaurierte Gaslichtsäule eingeweiht.



Zum Unglück kam es laut Polizeimeldung um halb neun auf dem Draschitz-Platz (Dražického náměstí - an der Mündung der Karlsbrücke in die Kleinseite). Der Sprecher der Abfallentsorgungsfirma bekundete danach sein Bedauern. Nach seiner Ansicht habe es der Chauffeur verschuldet, der Fall werde abgeklärt. Zum Glück gebe es keinen Verletzten. Der Sprecher des Prager Gaswerks beziffert den Schaden auf mehr als zwei Millionen Kronen. *„Im Moment kann man nicht sagen, wie aufwändig die Rekonstruktion sein wird, und noch weniger kann man abschätzen, wann und wie der vierarmige Kandelaber, der mehr als acht Meter hoch ist, repariert werden wird. Das letzte Wort werden in diesem Fall die Restauratoren und Denkmalschützer haben.“* Den Schaden am Fahrzeug, und vor allem am Kandelaber, werde nach seiner Ansicht vermutlich die obligatorische Fahrzeugversicherung tragen.

Laut Jan Žákovec, Leiter des Prager Gaswerksmuseums unter den Fittichen des Prager Gaswerks, sei ein beträchtlicher historischer Schaden entstanden. Es sei nicht sicher, ob man den Schaden überhaupt beheben könne. *„Es handelt sich um ein historisches Denkmal aus dem Jahr 1867, komplett renoviert 2014“*, führte er an. *„Ein großes Problem besteht darin, dass der Sockel des Kandelabers sowie seine Verzierungen alle aus Gusseisen sind, die nun mehrfach zerbrochen sind. Gusseisen kann man sehr schwierig zusammenschweißen“*, ergänzte er.

Der kaputte Kandelaber ist einer von drei ursprünglichen, historischen Kandelabern, die sich in Prag erhalten haben. Die anderen waren nämlich bei der Elektrifizierung der Beleuchtung bis 1985 verschwunden. Die verbliebenen zwei befinden sich auf dem Loreta- bzw. Hradschinplatz. Alle drei sind – als technische Denkmäler – in Obhut der Galerie der Hauptstadt Prag. Der Direktor des Gaswerksmuseums sagt dazu: *„Der zerbrochene Kandelaber war der Kleinste. Er stand auf einem runden Granitsockel, mit einer kreisrunden profilierten Umrandung, vorne mit dem historischen Wappen der Stadt. Auf dem Sockel standen vier Frauengestalten in langen Roben, alle mit dem Rücken an einer Korinthsäule angebunden. Die vier Armleuchten waren an der unteren Seite reichlich mit Voluten verziert, oben saß jeweils ein Drache.“*

*Michal Protivanský für Blesk
Übersetzung Pavel Chabr
Alle Bilder: Jan Žákovec*

Wir hoffen nun alle, dass es gelingen wird, den historisch einmaligen Gaslichtständer wieder fachgerecht restaurieren zu können. Die Zerstörung wertvoller Kandelaber durch unaufmerksame Autofahrer scheint in den letzten Monaten gewaltig zugenommen zu haben. So wurde in Baden-Baden einer der Kandelaber vor dem Kurhaus schwer getroffen. Gasleuchten in Düsseldorf, Leipzig, Mannheim und Lübeck wurden Opfer von Kraftfahrern. Nicht zu vergessen auch der prächtige Gaskandelaber vor der „Spinne“ in Hagen, der vor einigen Jahren ebenfalls von einem „Müllkutscher“ umgesäbelt wurde. Letzterer konnte aufwändig wiederhergestellt werden.

BRG

WIEN FEIERT DEN 250. GEBURTSTAG VON LUDWIG VAN BEETHOVEN

In diesem Jahr steht ein genialer Komponist im Mittelpunkt: Ludwig van Beethoven, sein Geburtstag (17. Dezember 1770 in Bonn) jährt sich zum 250. Mal. Die von ihm komponierte Musik galt schon zu seinen Lebzeiten als revolutionär und wird bis heute zelebriert. Seine musikalische Karriere begann Beethoven in Bonn zunächst als Klaviervirtuose. Doch schon bald zog es ihn nach Wien, denn diese Stadt wählte der geniale Komponist als seinen Lebensmittelpunkt. Hier führte er die Wiener Klassik zu ihrer höchsten Entwicklung. Wien war seine Stadt, hier sollte er für immer bleiben und schließlich sterben. Lange 35 Jahre wirkte Beethoven in der Donaumetropole. Er besaß drei einflussreiche Mäzene aus dem Hochadel (die Fürsten Lobkowitz, Kinsky und Erzherzog Rudolph von Österreich), die ihm satte 4.000 Gulden Jahresrente zukommen ließen – und das ohne eine geforderte Gegenleistung des genialen Musikers, der zudem stets auf seine Unabhängigkeit pochte und auch schon mal laut lospoltern konnte.



Ludwig van Beethoven 1815.
Gemälde von Joseph Willibrord

In Wien gibt es eine Anzahl Orte, die man mit Ludwig van Beethoven in Verbindung bringt. So zum Beispiel das Pasqualatihaus. Es befindet sich an der Ecke Mölker Bastei 8/Schreyvogelgasse 16 in exponierter Lage auf der Rampe der ehemaligen Wiener Stadtbefestigung. In einer Nachbarwohnung von Ludwig van Beethovens ehemaligem Quartier befindet sich heute ein Museum. Im Pasqualatihaus wohnte Beethoven zwischen 1804 und 1815 mehrmals. Außerdem gibt es das Haus Probusgasse 6 in Heiligenstadt, wo Beethoven 1802 für kurze Zeit lebte; das Anwesen in der Auerspergstraße 3 (Josephstadt) – 1819/20; oder das Haus in der Ungargasse 5 (Landstraße), dort wohnte er 1823/24. Es gibt noch weitere Beethoven-Stätten in Wien. Eine Besonderheit ist auch das sogenannte „Eroica-Haus“ in Döbling, besonders interessant wegen des dort befindlichen kolossalen Kandelabers. Doch dazu später mehr.

Ludwig van Beethoven war eine radikale Urgewalt, als Mensch und Künstler. Ein Visionär, der alles Bisherige hinterfragte und neu erfand – und damit Impulse setzte. Für die Musik, aber auch für Wien. Diese Impulse wirken bis heute nach, es brodelt und kocht in der hiesigen Musikszene. Musiker aus der ganzen Welt zieht es nach Wien, wie damals Beethoven. Legendäre sind Geschichten über Frauen im Leben des Komponisten. Manche verehrte er, andere vergötterte er, mit einigen hatte er wohl auch ein Verhältnis. So genau weiß man das heute nicht. Jedenfalls widmete er das bekannte Stück „Für Elise“ einer gewissen Therese (Malfatti).

Umso dramatischer war für den genialen Künstler der allmähliche Verlust des Gehörs, sozusagen der „worst case“ für einen Musiker. Er war erst 30 Jahre alt, als ihn die zunehmende Taubheit immer mehr zu schaffen machte. Doch unverdrossen arbeitete er an weiteren musikalischen Werken. Vollends ertaubt schuf er seine Neunte Symphonie, an deren Ende er Schillers „Ode an die Freude“ vertonte. Am 29. März 1827 starb Beethoven im Alter von nur 56 Jahren. Seine Trauerfeier geriet zu einem Spektakel, etwa 20.000 Menschen (ein Zehntel der damaligen Bevölkerung Wiens) nahm an der Beisetzung teil. Beethoven wurde auf dem Währinger Ortsfriedhof beerdigt, später aber umgebettet. Er fand seine Ruhe schließlich auf dem Wiener Zentralfriedhof.



Oben: Das Pasqualatihaus um 1905; unten das Beethovenhaus in Wien-Heiligenstadt um 1960. Eine der letzten Wiener Gaslaternen ist zu erkennen.
Bilder: Slg. PGL



Links:
Das Sterbehaus
Beethovens in der
Schwarzspanierstraße
wurde bereits 1903
abgerissen.
Bild: unbekannt



Das von außen recht unscheinbare Gebäude in der Döblinger Hauptstraße 92. Es wurde auf den Grundmauern eines Gebäudes aus dem frühen 18. Jahrhundert errichtet. Im 19. Jahrhundert wurde das Areal mit weiteren Bauten zu einem Hof. Heute gehört das Haus zum Wien Museum. Bildquelle: unbekannt

DAS EROICA-HAUS

Eine Besonderheit ist das sogenannte „Eroica-Haus“ im „Biederhof“ in der Döblinger Hauptstraße 92 (19. Bezirk). Die Stadt Wien richtete im Jahr 1970 anlässlich von Beethovens 200. Geburtstag hier eine Gedenkstätte ein. Beethoven soll hier 1803 eine kurze Zeit gewohnt und einen Teil der „Eroica“ komponiert haben. Oberdöbling lag damals vor den Toren Wiens und war von Feldern, Gärten und Weinbergen umgeben, viele gutbürgerliche Wiener genossen hier ihre Sommerfrische. Doch Wiens Verantwortliche lagen hinsichtlich der Schaffensstätte Beethovens daneben, bereits 1872 wurde festgestellt, dass man sich beim Zeitraum der Umnummerierung der Döblinger Häuser um zwei Jahre geirrt hatte (1804 statt 1802). Beethoven hatte nie in der Döblinger Hauptstraße 92 gewohnt, stattdessen lebte er 1803 für kurze Zeit in der Hofzeile 15, einem Gebäude, das heute nicht mehr existiert. Das vermeintliche Beethoven-Haus in der Döblinger Hauptstraße 92 ist heute ein Teil des Wien Museums. Seltsamerweise befindet sich am Haus gleichwohl eine Gedenktafel mit verkehrten Informationen (Inschrift: Ludwig van Beethoven wohnte im Sommer 1803 in diesem Haus und arbeitete hier an der „Eroica“).

DER MONUMENTALE GASKANDELABER



Der im Hof des „Eroica-Hauses“ aufgestellte Gaskandelaber aus dem Jahr 1873. Bild: Österreichische Nationalbibliothek 134087-B

Kommen wir nun zu einer Besonderheit des „Eroica-Hauses“ in Oberdöbling. Im Hof des Anwesens trifft man auf einen monumentalen Lichtständer mit einer besonderen Geschichte. Es handelt sich um einen Gaskandelaber, der im Jahr 1872 – also lange nach Beethovens Tod – von der Fürst Salm'schen Eisengießerei und Maschinenfabrik in Blanz/Blansko (Mähren) für die Wiener Weltausstellung 1873 gegossen wurde. Sein Gesamtgewicht betrug 2,6 Tonnen bei einer Höhe von 5,70 Metern. Die Gießerei bzw. deren Nachfolger existieren bis heute, und im Firmenarchiv finden sich Hinweise auf die Herstellung zweier solcher Kandelaber sowie deren Transport nach Wien zur Weltausstellung 1873.

Leider gibt es keine Aussagen über den oder die Auftraggeber oder den ausführenden Künstler. Vielleicht wurden die Kandelaber eigenverantwortlich von der Salm'schen Eisengießerei produziert. Es existieren zwar Bilder von der Weltausstellung 1873, jedoch nicht von einem Pavillon der genannten Eisengießerei. Es ist aber kaum anzunehmen, dass die Lichtständer

ungeschützt auf dem Ausstellungsgelände aufgestellt worden sind. Immerhin waren Schutzmaßnahmen gegen Korrosion damals noch kaum verbreitet, sodass solche Kunstwerke mit Sicherheit unter einem Pavillon platziert worden wären.

DIE SALM'SCHE EISENGIESSEREI

Im Gebiet des Mährischen Karstes, wo das heutige Unternehmen „Ernst Leopold“ seinen Firmensitz hat, besteht die Tradition in der Fertigung und Verarbeitung von Eisen bereits mehr als 2 500 Jahre.

Die Eisenwerke von Blansko entstanden im Jahre 1698, als Ernst Leopold Graf von Gellhorn (1667-1702) angeordnet hatte, am Fluß Punkva eine Schmelzhütte mit Eisenhammer zu errichten. Derjenige, der diesen Auftrag genommen hatte, war ein Hüttenarbeiter aus der Steiermark, Jan Ondřej Sinapi, der aus Schmiedeeisen Stahl herstellen konnte. Im Jahr 1766 übernahm die Fürstenfamilie Salm die Eisengießerei.

Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts war der Kunstguss von Blansko in der Habsburger Monarchie wie auch in der ganzen Welt für seine feine Bearbeitung, Leichtigkeit, Ausgeglichenheit und wunderschöne Form bekannt. In dieser Zeit waren die Eisenwerke von Blansko der größte Hersteller von Kunstguss in ganz Mitteleuropa.

Die Salm'sche Eisengießerei in Blansko sowie weitere Unternehmen in Mähren mussten nach dem Wiener Börsenkrach 1873 von den Inhabern verkauft werden. Danach gab es verschiedene Eigentümerwechsel. Aber die Eisengießerei existiert bis heute. Zu ihrer Produktpalette gehören Straßenmöbel, darunter auch die in Wien bekannten „kommunalen Gaskandelaber“. Heute werden sie gern als „Ringstraßenkandelaber“ bezeichnet. Die Kandelaber wurden ab 1899 – manche Quellen nennen auch das Jahr 1884 – hergestellt. In späteren Jahren wurden sie (in etwas abgewandelter Form) reproduziert und ab 2005 auf der Ringstraße und der Kärntner Straße sowie am Graben (2009) aufgestellt.

Heute firmiert die Eisengießerei in Blansko unter dem Namen „Ernst Leopold“ (<http://ernstleopold.cz/de/produktionsprogramm/kunstguss/>)

VIELE OFFENE FRAGEN

Bei dem am „Eroica-Haus“ in Oberdöbling aufgestellten Kandelaber handelte es sich ursprünglich um einen Gaskandelaber, dessen Laterne mit einem Schmetterlingsbrenner ausgestattet war. Die darauf montierte Laterne war eine achteckige Platzleuchte im englischen Stil, wie sie in den 1880er Jahren in vielen Städten für repräsentative Plätze eingesetzt wurde. Die Gaslaterne wurde ab etwa 1883 mit einem deutlich helleren Glimmerrohr und einem Ringbrenner versehen. Diese Variante wurde wiederum ab etwa 1891 durch einen Auer-Brenner für Gasglühlicht ersetzt. Ein absoluter Hingucker des Kandelabers ist der ungeheuer aufwändig gestaltete Sockel mit Widderköpfen und Blumenornamenten.

Es ist unklar, wann und warum der auf der Weltausstellung vorgestellte Gaskandelaber nach Oberdöbling kam, nicht geklärt ist auch der Verbleib des zweiten Kandelabers der gleichen Bauart. Es gibt viele offene Fragen, nicht nur hinsichtlich des Künstlers und des Auftraggebers für die Leuchte(n). Im Jahr 2005 wurde der Döblinger Gaskandelaber an eine stillgelegte Kupferrohr-Gasleitung angeschlossen. Es fanden sich verrostete Reste der Glimmerrohr-Beleuchtung, die heute möglicherweise im Bezirksmuseum Döbling zu finden sind. Nach Einschätzung von Experten muss der Gaskandelaber kaum in Betrieb gewesen sein, dafür war das technische Innenleben noch zu gut in Takt. Ab den 1960er Jahren soll der Kandelaber durch ein Stützgerüst vor dem Umstürzen geschützt worden sein, dann hielt der Dornröschenschlaf noch bis zum Jahr 2005 an. Danach erst erteilte Wiens Magistrat den Auftrag, den Kandelaber zu restaurieren und ihn – ohne das Bild zu beeinträchtigen – zu elektrifizieren. Zur Instandsetzung wurde der Kandelaber zerlegt und ins mährische Blansko gebracht. Dort wurden fehlende Teile – auch unter Verwendung der Original-Gussmodelle von 1872 – neu gegossen und im Oktober 2006 auf einem neuen Fundament am „Eroica-Haus“ in Oberdöbling wieder aufgestellt.

Wer einen Besuch des „Eroica-Hauses“ plant, muss sich vorher anmelden: www.wienmuseum.at , Telefon 505 87 47 85 173

Quellen: Herbert Wansch und www.döbling.com



Der reich verzierte Sockel des in Blansko gegossenen Gaskandelabers. Bild: Slg. ProGaslicht



Der Gaskandelaber wird schon lange elektrisch betrieben. Eine Gaslaterne ähnlicher Bauart befindet sich im Berliner Gaslaternen-Freilichtmuseum. Bildquelle: unbekannt

Bettina Raetzer-Grimm

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT -
WIESBADEN 1960

Mehr über die Gasbeleuchtung
von Wiesbaden im Zündfunken Nr. 43

*Gaskandelaber auf dem
Schlossplatz (Wappeninsel).
Im Hintergrund der Hessische
Landtag. Dieser Kandelaber
sowie ein zweiter existieren
auch heute, leider sind die
Laternen mit Milchglas
versehen und werden
elektrisch betrieben. Bild:
Stadearchiv Wiesbaden 006582*



LONDON - AUF DEN SPUREN DER LONDONER GASLATERNEN

Es ist nicht allgemein bekannt, dass es in London noch an die 1500 Gaslaternen gibt. In jeder Laterne brennt ununterbrochen eine kleine Zündflamme, doch bei Anbruch der Dämmerung legt die Zeituhr einen Hebel um und öffnet dadurch das Gasventil – und die Glühstrümpfe werden entzündet. Alle zwei Wochen müssen die Zeituhren dem veränderten Tageslicht angepasst werden. Außerdem werden sie überprüft und aufgezogen, die Glashauben gesäubert und Glühstrümpfe ersetzt. Das ist die Aufgabe von fünf Technikern von British Gas.

Dass diese Gaslaternen überlebt haben, ist mit ein Verdienst von English Heritage [der Organisation, die die in Staatsbesitz befindlichen Denkmäler und archäologischen Stätten Englands verwaltet] und ihrem Einsatz für deren Erhalt. Und immer, wenn ein Lastwagen eine Laterne umfährt, wird diese originalgetreu wiederhergestellt. Die Gaslaternen leuchten in sanftem honigfarbenem Licht, ganz im Unterschied zum grellen weißen Licht der an ihre Stelle getretenen elektrischen Beleuchtungskörper.

Das Alter von Gaslaternen kann man oft an den königlichen Monogrammen erkennen. Das früheste ist „GR IV“ und steht für Georg IV., der von 1820 bis 1830 König war, so dass folglich einige Gaslaternen annähernd 200 Jahre alt sind. Die jüngsten Laternen wurden am 2009 enthüllten Denkmal für die Queen Mother [Mutter von Elisabeth II.] aufgestellt.



Dieser sieben km lange Rundgang durch Londons Mitte beginnt am Postamt auf dem Eccleston Place an der Victoria Station (*Bild links*). Neben den verschiedenartigsten Gaslaternen führt der Rundgang auch an vielen bekannten Sehenswürdigkeiten vorbei.

Eccleston Place überqueren, Eccleston Street folgen bis zur nächsten Kreuzung, dort links in Buckingham Palace Road einbiegen. Auf deren linker Seite weiter und mehrere Straßen überqueren bis zum Lokal „Bag O’ Nails“. Dort Lower Grosvenor Place überqueren zur Toreinfahrt der Buckingham Place Mews, gegenüber vom Rubens Hotel. Auf beiden Seiten des Tors, am Straßenrand der

Buckingham Palace Road, sind unsere ersten Gaslaternen. Diese Laternen haben recht ungewöhnliche vergoldete Spitzen (*Bild oben*).



Gaslaternen am Canada Gate des Green Park (Mitte), auf den Torpfosten des Buckingham Palastes und an seinen Wänden



Laternen auf Zaunpfosten und Nebeneingängen des Buckingham Palastes



Vor dem Haupteingang des Buckingham Palastes. Hier zieht es die zahlreichen Besucher Londons immer gern hin.



Ein Stück Buckingham Palace Road weiter befindet sich eine weniger elegante Gaslaterne über der Toreinfahrt des öffentlichen Zugangs zu den Royal Mews (*Bild oben rechts*).

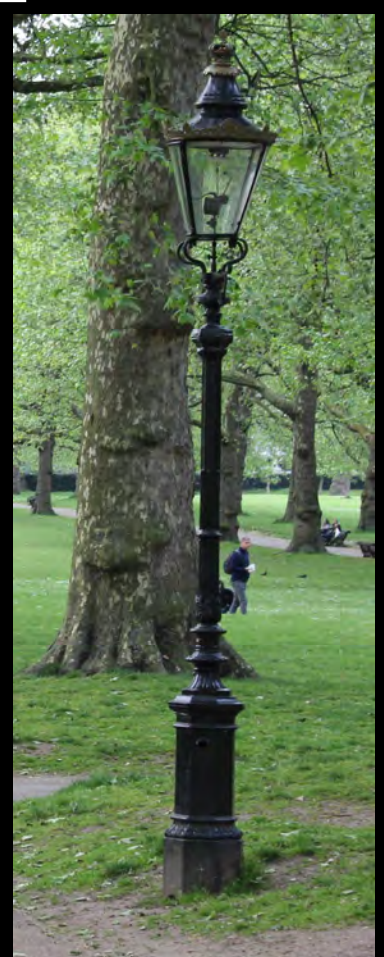
Auf der linken Straßenseite weiter bis Buckingham Gate. Zahlreiche Gaslaternen sind auf den Torpfosten und auf dem für die Öffentlichkeit nicht zugänglichen Gelände des Palastes zu sehen. Weiter bis zum meist überfüllten Platz vor dem Schloss (*Bild links*).

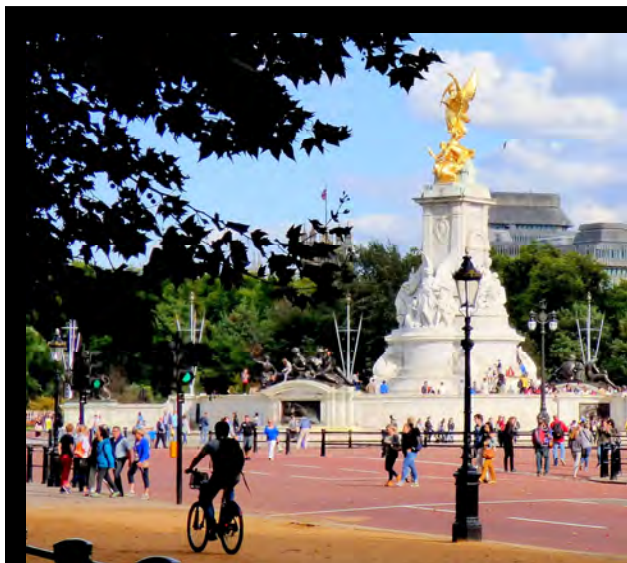
Schöne Gaslaternen in Gold und Schwarz verzieren die Nebeneingänge, die auf das Palastgelände führen, weitere Laternen befinden sich auf den Zaunpfosten und an den Wänden des Palastes. Die Hauptzugänge zum Palast werden von eindrucksvollen fünfarmigen Kandelabern überragt (*Bild links in der Mitte sowie Seite 19 unten links*).

Links am Queen Victoria Memorial vorbeigehen (dabei auf die sehr schönen Laternen links vom Denkmal am Canada Gate-Eingang zum Green Park achten) und auf der linken Seite der Mall ein paar Meter bis zum ersten Weg.

Dieser Weg führt durch den Green Park und wird auf ganzer Länge von Gaslaternen begleitet (*Bild rechts*). Aber schauen Sie nach rechts: das erste Gebäude ist Lancaster House, Ort des Londoner Wirtschaftsgipfels (siehe die Briefmarke von 1984, *links unten*). Näher kann man nicht heran, da hier die Sicherheitszone für das angrenzende Gebäude beginnt: Clarence House, der Amtssitz des Prinzen von Wales.

Wenn Sie sich ein bisschen weiter umschauchen wollen, gehen Sie bis zu einem kleinen eisernen Tor an der Stelle, wo das Gitter viel höher ist als bis dahin. Durch das Tor (Gaslaterne rechts) und die Treppe hoch. Der Weg führt zur gasbeleuchteten Cleveland Row. Am Eingang zum Stable Yard wieder Sicherheitskräfte, da es hier zum Clarence House geht. Zurück zur Mall und nach links.





Die Mall mit dem Queen Victoria Memorial



Links: Sockel mit Monogrammen von König George IV. (1820-30) sowie William IV. (1830-37)

Die gesamte linke Seite der Mall hat Gasbeleuchtung, die rechte Seite hingegen elektrische. Wie schon gesagt, kann man das Alter von Laternen oft an den königlichen Monogrammen erkennen, wie hier zu sehen (Bilder oben rechts).

Etwa 550 m weiter zum King George VI and Queen Elizabeth Memorial; dabei auf moderne Gaslaternen achten. Die Königin enthüllte 2009 dieses Denkmal für ihre Mutter, die 2002 im Alter von 101 Jahren starb. Auf Wunsch der königlichen Familie wurden Gaslaternen installiert. Die Kosten des Denkmals von 2 Mio. £ wurden finanziert mit der Herausgabe einer 5-£-Münze anlässlich des 80. Geburtstags der Königin (Bild des Denkmals auf der nächsten Seite).

200 m weiter bis zur Duke-of-York-Säule, links abbiegen, dabei auf die Gaslaternen am Fuß der Treppe achten, und zur 38 m hohen Säule hinaufsteigen. Als der Herzog von York 1827 starb, wurde der gesamten britischen Armee für einen Tag der Sold gestrichen, um damit das Denkmal zu finanzieren, das 1834 fertiggestellt wurde. Der Herzog war der zweite Sohn von Georg III. Er war Oberbefehlshaber der britischen Armee während der französischen Revolutionskriege und der Napoleonischen Kriege. Der einzige Feldzug von einiger Bedeutung, bei dem er den Befehl führte, war die Flandernkampagne von 1793/94, die in der schweren Niederlage der Schlacht von Tourcoing (1794) endete, woraufhin er nach England zurückversetzt wurde.

Iain Bell und Gary Usher, Techniker von British Gas, arbeiten an den Gaslaternen





Das Denkmal für König George VI. und Königin Elizabeth, der Mutter von Queen Elizabeth II.



Das Denkmal für den Herzog von York (Duke of York Column)

Gleich hinter der Säule kreuzt Carlton House Terrace den Weg; hier gibt es in beiden Richtungen sehr alte Gaslaternen. Zur Kreuzung zurück und sich entlang Waterloo Place von der Säule entfernen.

An der nächsten Kreuzung (mit Pall Mall) befinden sich Standbilder von Florence Nightingale (1820-1910), einer britischen Krankenschwester, Begründerin der modernen westlichen Krankenpflege, Reformerin von Sanitätswesen und Gesundheitsfürsorge und Sidney Herbert (1810-61), Politiker und während des Krimkrieges Förderer von Florence Nightingale) sowie das Crimean War Memorial von 1861 (Denkmal zur Erinnerung an den Sieg des Osmanischen Reiches und



Das Crimean War Memorial

seiner Verbündeten Frankreich und Großbritannien über Russland im Krimkrieg 1853-6).

Nun links in Pall Mall einbiegen, Carlton Gardens überqueren und weiter bis ans Ende des Gebäudes 100 Pall Mall (auf der linken Seite).

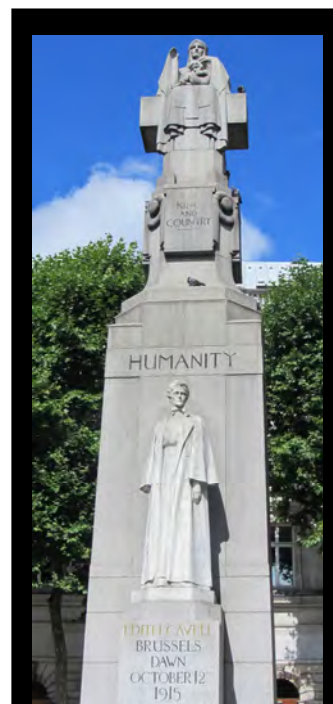


An dieser Stelle wurde im Juni 1807 von Frederick Winsor (eigentlich Friedrich Albrecht Winzer) weltweit zum ersten Mal die Benutzung von Gas für die Straßenbeleuchtung demonstriert. Winsor war ein deutscher Erfinder und einer der Pioniere der Gasbeleuchtung in Großbritannien. Er gründete die Gas Light and Coke Company, die dann zum North Thames Gas Board wurde. Später kehrte er nach Frankreich zurück, gründete in Paris ein weniger erfolgreiches Unternehmen und starb 1830. Eine grüne Gedenktafel der Institution of Gas Engineers and Managers erinnert an das Ereignis von 1807 (Bild links oben).

Jetzt umkehren und der Pall Mall folgen bis zum Trafalgar Square. Dort weiter geradeaus entlang der National Gallery. An beiden Ausgängen der National Gallery stehen Gaslaternen. (Bilder links). Manche berichten noch von weiteren auf dem Trafalgar Square selbst, aber ich konnte keine finden. Es ist jedoch möglich, dass einige der elektrischen Leuchten ursprünglich mit Gas betrieben wurden.



Jetzt links um die Ecke zum Haupteingang der National Gallery auf St. Martin's Place, auf die andere Straßenseite und etwas nach links zum Denkmal für Edith Cavell. Edith Cavell war eine britische Krankenschwester aus Norfolk. Sie war zu Kriegsbeginn 1914 Oberschwester am Berkendael Medical Institute in Brüssel. Sie pflegte nicht nur Soldaten beider Seiten, sondern half 200 alliierten Soldaten bei ihrer Flucht aus dem Deutsch besetzten Belgien. Im August 1914 wurde sie festgenommen, vor ein Kriegsgericht gestellt, wegen Verrats verurteilt und am 12. Oktober 1915 erschossen. Der britischen Propaganda diente ihre Geschichte als Beleg für deutsche Barbarei und moralische Verderbtheit (Bilder rechts und unten).



Obwohl ihre Schwester, Lilian Wainwright, sich gegen ein Denkmal aussprach, wurden dennoch dafür Spenden von einem Komitee gesammelt, dem Viscount Burnham, Besitzer des Daily Telegraph, vorstand. Unterstützt wurde er vom Londoner Oberbürgermeister, dem Bischof und dem Vorsitzenden des London County Council (bis 1965 Verwaltungsbehörde für die Londoner Innenbezirke). Der Bildhauer Sir George Frampton nahm 1915 den Auftrag an, lehnte aber jegliche Bezahlung ab. Gleich hinter dem Denkmal biegt nach rechts die William IV Street ab. Ein Stück weiter lag in Nr. 28 ein Postamt, das für seine Öffnungszeiten rund um die Uhr bekannt war und das vor jeder Ausgabe neuer Briefmarken Sammler überfüllten, die als erste die Marken erwerben wollten (Bild links unten).



Edith Cavell

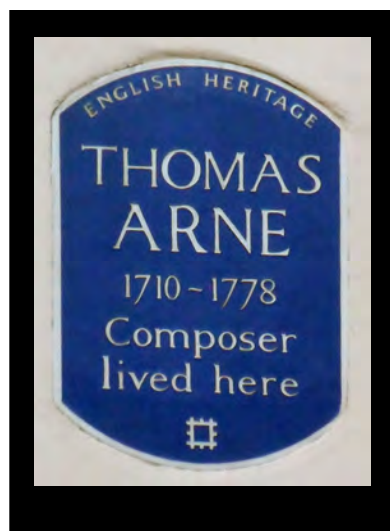




Die William IV Street überqueren und auf der rechten Seite des St Martin's Lane weitergehen, dabei auf die sehr enge Gasse Goodwin's Court achten und in sie einbiegen. Der hübsche Goodwin's Court hat Gasbeleuchtung, aber ist bekannter dafür, dass er die Vorlage für Harry Potters Dragon Alley ist (*Bild links oben*).

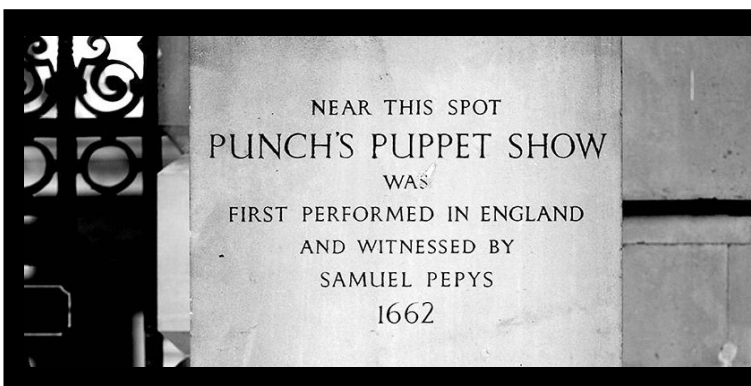
Am Ende der Gasse links in Bedfordbury einbiegen und dann gleich rechts in New Row, dabei auf die Gaslaterne am gegenüberliegenden „Round House“ achten. Über die Garrick Street hinaus geradeaus weiter die King Street lang mit ihren modernen Gaslaternen.

Links über Nr. 30, bei der Gaslaterne, hängt eine blaue Gedenktafel (*Bild rechts*) für den Komponisten Thomas Arne (1710-78). Er schrieb das patriotische Lied „Rule Britannia“, eine Version von „God Save the King“, das zur britischen Nationalhymne wurde. Arne arbeitete als ein führender britischer Komponist des 18. Jahrhunderts an den Theatern Drury Lane und Covent Garden. Sein Grab ist an der St Paul Church in Covent Garden.



Am Ende der King Street nach rechts auf die Covent Garden Piazza Richtung St Paul's Church und gleich wieder rechts in deren Garten. Hier stehen viele blau angestrichene Gaslaternen, von denen einige eine Instandsetzung nötig haben (*Bild links*). Die Kirche, die wegen ihrer langen Verbundenheit mit den Theaterleuten auch als Kirche der Schauspieler bekannt ist, wurde von Inigo Jones entworfen.

Man kennt sie von der Briefmarke von 1973 zu seinem 400. Geburtstag her (*Bild unten rechts*), allerdings ist sie seit ihrer Vollendung im Jahr 1633 erheblich verändert worden. Ursprünglich führten sechs oder sieben Stufen hinauf zum Portikus, die aber mit der allmählichen Aufschüttung der Piazza verschwanden. Samuel Pepys erwähnt in seinem Tagebuch unter dem 9. Mai 1662 das erste „italienische Puppentheater“ unter dem Portikus – der erste Hinweis auf eine Kasperletheateraufführung. Daran erinnert das jährliche May-Fayre-Festival im Mai und eine Gedenktafel außen an der Kirche (*Bild unten links*). Der Maler William Turner und der Librettist William S. Gilbert (der zusammen mit dem Komponisten Arthur Sullivan 14 komische Opern



verfasste) wurden hier getauft. Den Garten nach rechts verlassen und wieder nach rechts in die gasbeleuchtete Henrietta Street.



Eine grüne Gedenktafel der City of Westminster am Haus Nr. 10 erinnert an Jane Austen, die hier von 1813 bis 1814 wohnte (*linke Bildreihe*). Sie ist vor allem als Verfasserin von sechs Romanen bekannt, in deren Mittelpunkt der Landadel des späten 18. Jahrhunderts steht. Austens hauptsächliches Thema ist, wie Frauen durch eine Heirat eine bessere soziale Stellung und wirtschaftliche Sicherheit zu erlangen suchten. Eine Briefmarke von 1975 gedenkt ihres 200. Geburtstags. Ein paar Schritte nach rechts erinnert eine weitere grüne Gedenktafel an William Shipley, der am 22. März 1754 in dem einst hier gelegenen Rawthmell's Coffee House das Gründungstreffen der (Royal) Society of Arts (Ort für kritische Diskussionen und neue Ideen im Dienste der Aufklärung) leitete.

Am Ende der Straße links in die Bedford Street einbiegen, bis zur Kreuzung mit der Maiden Lane vorgehen und dort rechts in Chandon Place schauen.

Gemäß einer blauen Gedenktafel über dem Restaurant TGI Friday's arbeitete hier Charles Dickens als Kind. Jetzt nach links der gasbeleuchteten Maiden Lane folgen.

Wo sich die enge Straße leicht weitet, am Bühneneingang des Adelphi-Theaters auf der rechten Seite, erinnert wieder eine grüne Gedenktafel an William Terriss (1847-97), den „Helden der Adelphi-Melodramen“, der „*allzu früh vor diesem Theater am 16. Dezember 1897 starb*“. Terriss, mit bürgerlichem Namen William Charles James Lewin, war einer von Großbritanniens beliebtesten Schauspielern. Er verkörpert den Typus des fröhlichen, gewitzten, immer siegreichen Abenteurers und war auch ein anerkannter Shakespeare-Darsteller.

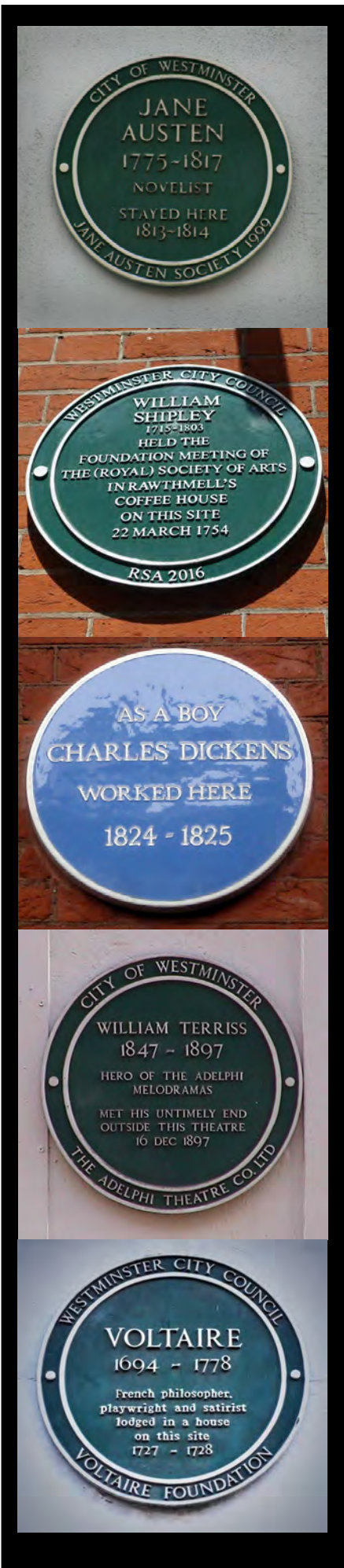
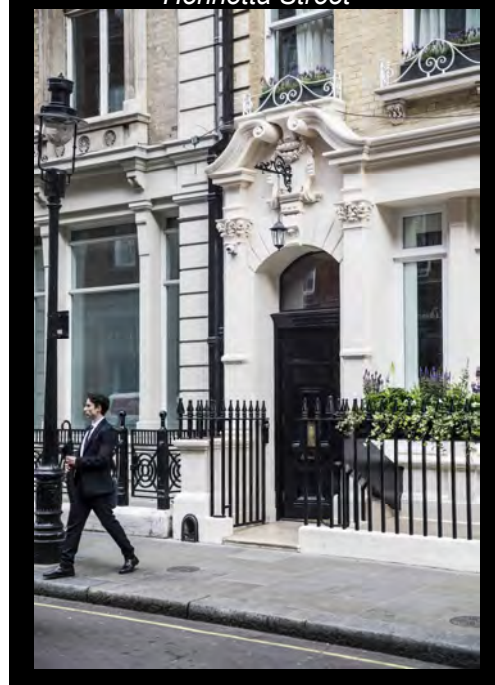
Terriss hatte nach einem Streit Richard Prince entlassen, ließ ihm aber weiter etwas Geld durch die Unterstützungskasse für Schauspieler zukommen und suchte nach einem neuen Engagement für ihn. Dennoch war Prince am Ende des Jahres 1897 mittel- und immer noch arbeitslos. Als die Unterstützungskasse ihm kein weiteres Geld bewilligte, stellte er sich an den Zugang zum Adelphi und wartete auf Terriss. Prince wurde für schuldig befunden, aber wegen Geisteskrankheit in die Broadmoor-Anstalt eingewiesen, wo er 1936 starb. Weiter bis 10 Maiden Lane.

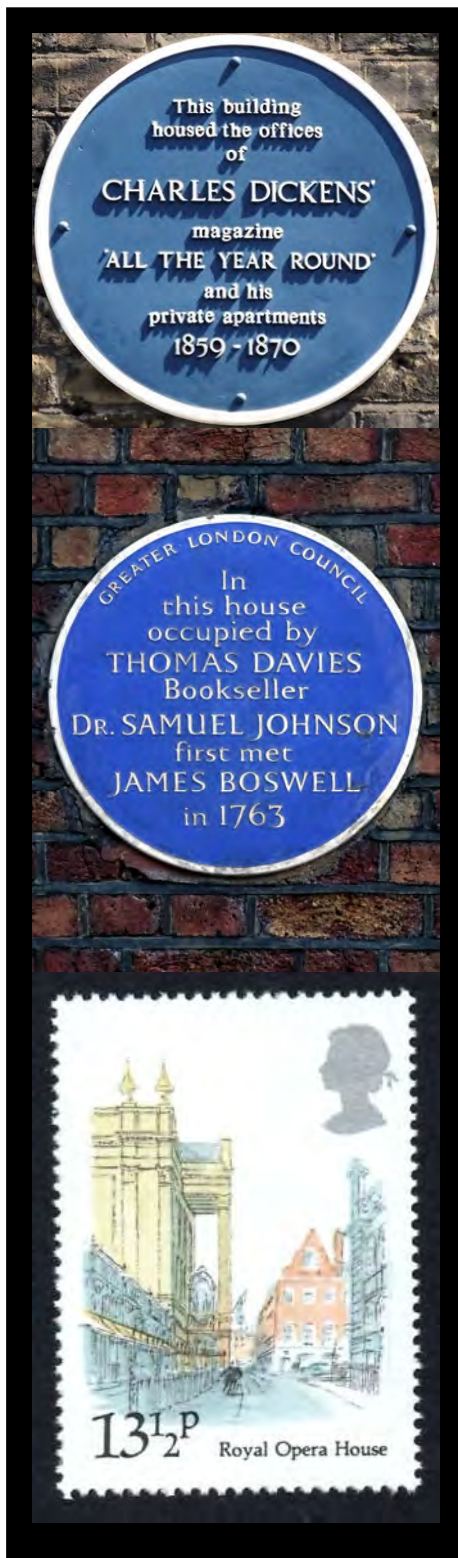
An Haus Nr. 10 teilt eine weitere grüne Gedenktafel mit, dass der französische Philosoph, Schriftsteller und Satiriker Voltaire (1694-1778) 1727 und 1728 hier wohnte. Er hatte das englische Exil dem französischen Gefängnis vorgezogen und wohnte eine Zeitlang in Covent Garden, um seinen Verlegern nahe zu sein. Er verkehrte in der englischen High Society und veröffentlichte Essays auf Englisch. Nach zweieinhalb Jahren Asyl durfte er in sein Heimatland zurückkehren.

Am Ende von Maiden Lane links in Southampton Street und gleich wieder rechts in Tavistock Street mit ihren modernen Gaslaternen, vorbei am London Transport Museum (links) bis zur Kreuzung mit Wellington Street.



Oben: Gasleuchten dieses Typs stehen in der Henrietta Street; unten Eingang des Henrietta Hotels in der Henrietta Street





Auf der anderen Seite der Kreuzung, an der Wand von 26 Wellington Street, hängt eine blaue Gedenktafel für Charles Dickens. Die Büroräume von „All the Year Round“ und seine Wohnung befanden sich hier von 1859 bis 1870. „All the Year Round“ war 1859 von ihm gegründet und eine erfolgreiche, wöchentlich erscheinende Zeitschrift; ihre Themen reichten von der Literatur über internationale Ereignisse, neue Entwicklungen in den Naturwissenschaften, Berichte von Forschungsreisen in ferne Winkel der Erde bis zum Abdruck von Fortsetzungsfolgen seiner eigenen Werke.

Links in Wellington Street einbiegen, nochmals links in Russell Street. Nach ein paar Häusern auf der linken Seite ist über Nr. 8, jetzt Balthazer Boulangerie, eine blaue Gedenktafel für Dr. Samuel Johnson (1709-84), der dort im Jahr 1763 zum ersten Mal mit James Boswell zusammentraf (Bild links in der Mitte). Dr. Johnson hat als Dichter, Essayist, Moralist, Literaturkritiker, Biograph und Herausgeber bleibend zur englischen Literatur beigetragen. Sein 1755 veröffentlichtes Wörterbuch der englischen Sprache wurde als „eine der größten wissenschaftlichen Leistungen“ gerühmt und war maßgebend, bis 150 Jahre später der Oxford Dictionary fertiggestellt worden war. James Boswell war schottischer Biograph und Verfasser von Tagebüchern und ist berühmt durch seine Biographie The Life of Samuel Johnson. Dort gibt er ihre erste Unterhaltung so wieder:

Er: „Herr Johnson, ich komme aus Schottland, aber ich kann nichts dafür.“
Johnson: „Ich glaube, dass viele Ihrer Landsleute nichts dafür können.“

Zur Erinnerung an Samuel Johnsons 300. Geburtstag erschien 2009 eine Briefmarke in der Serie ‚Bedeutende Briten‘ (Bild oben rechts).

Zurück zur Kreuzung und links in Bow Street bis vor zum Royal Opera House. Die Oper wird oft einfach Covent Garden [eigentlich ‚Klostergarten‘] genannt, nach der früheren Nutzung des Grundstücks, bevor 1732 dort eine Oper erbaut wurde. Das heutige Gebäude ist das dritte nach den verheerenden Feuersbrünsten von 1808 und 1856. Fassade, Foyer und Zuschauerraum stammen von 1858, und fast der ganze Rest ist das Ergebnis der Umbauten in den 1990er Jahren. Die 13½p-Briefmarke von 1980 aus der Serie ‚Londoner Sehenswürdigkeiten‘ zeigt die Oper von Bow Street aus (Bild links unten).



Das Royal Opera House in London



Im Jahr 1908 versammelten sich Suffragetten, die für Frauenrechte kämpften, vor dem Gerichtsgebäude in der Bow Street

Jetzt umkehren und geradeaus bis zur dritten Kreuzung; dort rechts in Exeter Street.



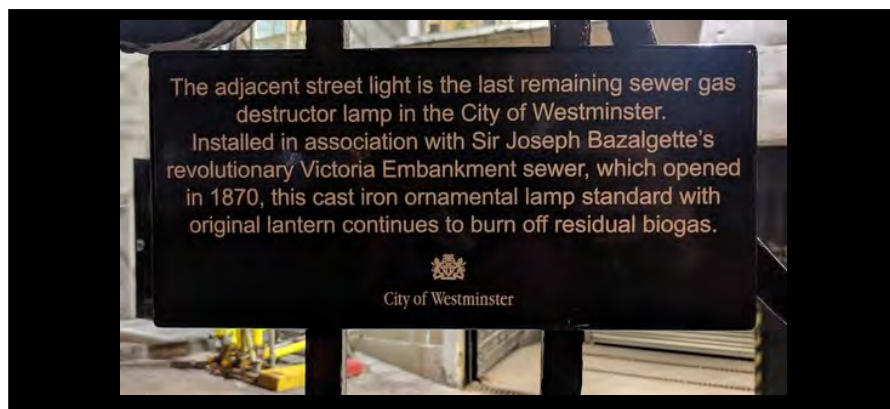
Exeter Street bis zur Einmündung in Strand (gegenüber vom Savoy Hotel) entlanggehen; es gibt Gasbeleuchtung, an der Ecke zu Burleigh Street auch Wandleuchten (Bild links). Strand überqueren und nach rechts ein paar Meter weiter zur Kneipe „The ‚Coal House““. Dort steht eine Kombination aus Gaslaterne und Kneipenschild (Bild rechts). Gleich danach links in die enge Carting Lane hinein und die Stufen hinab.



Etwas weiter sind links drei Kugelleuchten mit der Aufschrift „Savoy Theatre“. Unter der mittleren hängt eine grüne Gedenktafel, die darauf hinweist, dass das Savoy Theatre bei seiner Eröffnung im Jahr 1881 weltweit das erste nur elektrisch beleuchtete öffentliche Gebäude war (Bilder links).



Ein wenig weiter steht rechts eine Gaslaterne besonderer Art: das letzte Londoner Exemplar einer Faulgaslaterne. Sie wurde Ende des 19. Jahrhunderts von dem Erfinder Joseph Webb aus Birmingham konstruiert. In London kamen diese Laternen hauptsächlich aus zwei Gründen zum Einsatz: um das Faulgas der Abwasserkanäle zu beseitigen und um gleichzeitig mit wenig Kosten und Aufwand London nachts zu beleuchten (Bild links unten).

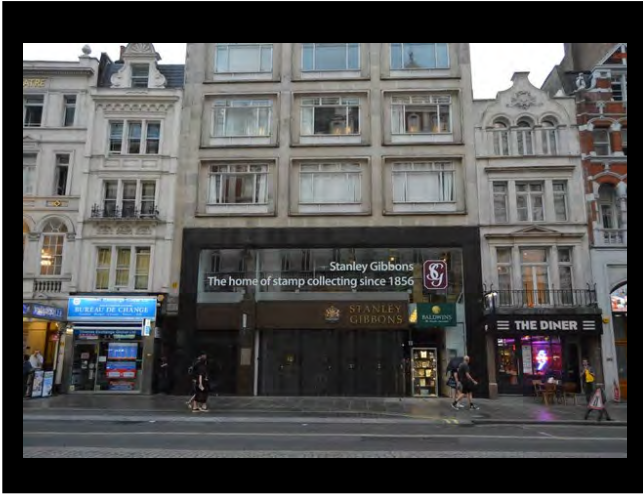


Dazu sammelte man das Methan in Auffangbehältern an der Decke der Abwasserkanäle und leitete es weiter zu den Straßenlaternen. Diese Laterne hier brennt Tag und Nacht, auch dank der nahezu unbegrenzten Abwässer der Gäste im nahegelegenen Savoy Hotel.

Allerdings war der Zustrom an Faulgas nicht stark genug, um diese Laternen ausreichend hell brennen zu lassen. Daher wurden sie zusätzlich mit normalem Stadtgas versorgt, das ihren Glühdraht auf etwa 370° C erhitzte, um einen Luftsog zu erzeugen. Auf diese Weise strömten Methan und andere Gase aus den Abwasserkanälen zu den Laternen, wodurch gleichzeitig je Laterne bis zu eineinviertel Kilometer Röhren durchlüftet wurden. Eine Tafel der City of Westminster erklärt die Funktionsweise dieser Laterne (Bild oben).

Zurück und nach links in Strand. Nach wenigen Metern kommt das ‚Strand Stamp Centre‘. Straße überqueren zum Geschäft von Stanley Gibbons, „seit 1856 Heimat der Briefmarkensammler“ (Bild auf Seite 28 – oben links).





Gleich links von Stanley Gibbons zweigt Lumley Court ab (*Bild rechts*). Nach einem Blick auf die Gaslaterne zurück zu Strand, wieder einige Meter weiter zur nächsten schmalen Gasse, Bull Inn Court, ebenfalls mit Gaslaternen bestückt (*Bild unten rechts*).

Links im Bull Inn Court liegt ‚Nell Gwynne‘, eine dieser traditionellen Kneipen, die man im

Zentrum von London kaum noch findet (*Bild rechts Mitte*). Da es drinnen eng ist, sitzen die Besucher meist draußen in der Gasse. Die Kneipe steht dort, wo sich früher der Old Bull Inn befand, und ist nach der berühmt-berüchtigten Geliebten von Karl II. benannt. Nell wuchs in der Gegend von St. Martin in the Fields auf, war Obstverkäuferin nebenan in Covent Garden und wurde berühmt als Schauspielerin im Drury-Lane-Theater. Samuel Pepys erwähnt 1667 in seinem Tagebuch die „außerordentlich hübsche Nell“. Und wie schon gesagt, wurde William Terriss 1897 ein paar Schritte weiter ermordet.

Heutzutage ist das ‚Nell‘ einer von Londons reizvollsten verborgenen historischen Schätze. Im Angebot sind mehrere Sorten Bier, Wein und Spirituosen. Angeblich gehört seine Musikbox mit jeder Menge alter 45er-Platten zu den besten in London. Die Speisekarte ist kurz, hauptsächlich gibt es Toasts, sausage rolls (Würstchen im Schlafrock) und Scotch eggs (hart gekochte Eier, von Wurstbrät umhüllt und frittiert). Geöffnet Mo.-Fr. 11.30-23.00, Sa. 12.00-23.00 und So. 12.00-22.00.

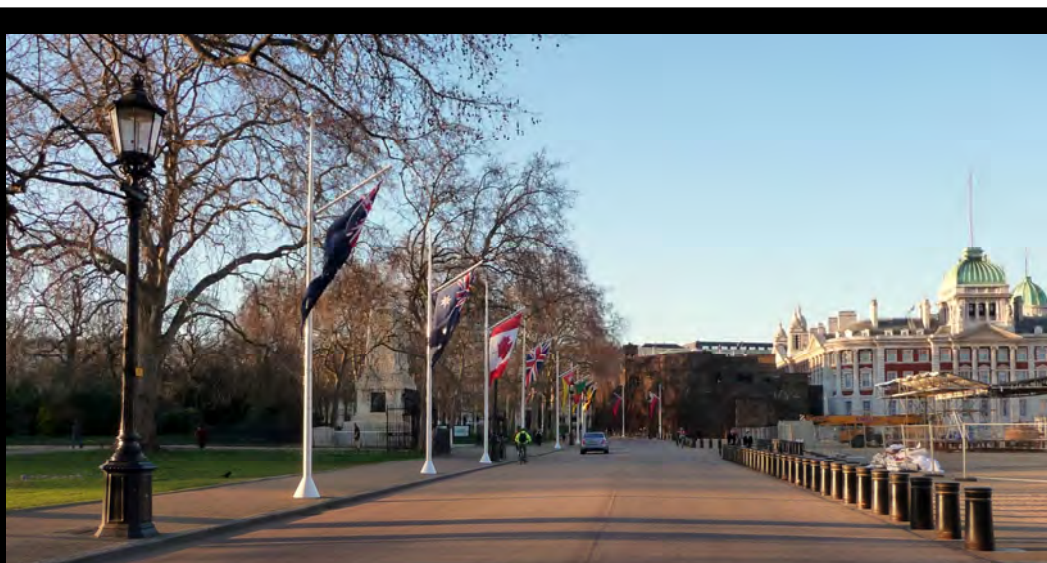
Nach Verlassen von Bull Inn Court geht es auf der anderen Straßenseite von Strand nach rechts weiter zur Villiers Street, die am Charing-Cross-Bahnhof entlangführt.

Am unteren Ende der Straße findet im Parkhaus gegenüber dem Embankment-Bahnhof immer sonnabends von 7.00-16.00 ein Markt für Sammler von Münzen, Geldscheinen, Briefmarken, Postkarten sowie Militaria statt.

Zurück zu Strand, weiter zum Trafalgar Square und geradeaus zur Mall mit dem Admiralty Arch, den man schon sehen kann. Durchgehen und auf der linken Seite weiter zur Horse Guards Road.



Die ganze Straße entlang stehen Gaslaternen (auf der linken Seite sind allerdings einige strombetrieben). Bald gelangt man zu Horse Guards Parade, wo täglich um 11.00 (sonntags um 10.00) der Wachwechsel der Life Guard stattfindet. Die Zeremonie dauert etwa 30 Minuten und hat eine viel kleinere Zuschauermenge als der Wachwechsel am Buckingham-Palast und ist außerdem ideal für Fotografen, da kein Zaun den Blick behindert.



Oben: Die Horse Guards Road; unten die Leibgarde Ihrer Majestät beim Wachwechsel



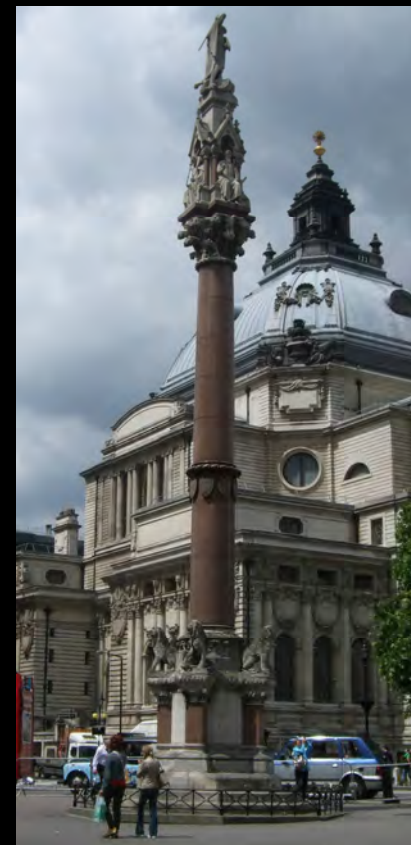
Bis zum Ende gehen, nach links in Birdcage Walk und gleich rechts in Storey's Gate einbiegen. Fast am Ende der Straße liegt rechts Central Hall, wo von 1954 bis 1969 die nationale britische Briefmarkenausstellung 'Stampex' abgehalten wurde. Am 20. März 1966 wurde hier der Jules-Rimet-Pokal, eine vergoldete Silberstatue und (bis 1970) Siegestrophäe der Fußballweltmeisterschaften, gestohlen. Stanley Gibbons hatte ihn vor Beginn der WM bei Stampex ausgestellt. Glücklicherweise fand er sich eine Woche später unter einer Hecke in Südost-London wieder.

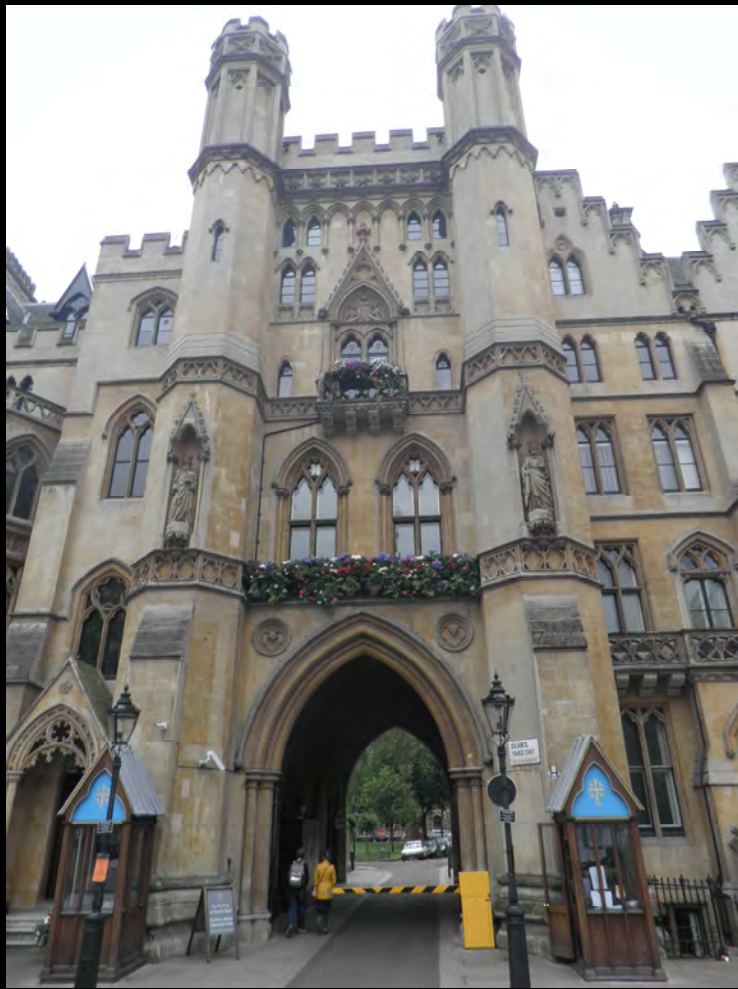


Gaslaterne auf der Horse Guards Road

Am Ende von Storey's Gate über die Querstraße und zur Freifläche vor der Westminster Abbey, The Sanctuary. Hier steht eine Gedenksäule aus dem Jahr 1861 zur Erinnerung an britische Tote im Krimkrieg (1854-56) und während des Indischen Aufstandes (1857/58, gegen die Kolonialherrschaft der Britischen Ostindien-Kompanie gerichtet) – Bild rechts unten.

Jetzt The Sanctuary überqueren und durch das Tor in Dean's Yard. Die Gebäude des Dean's Yard gehörten früher zum Westminster-Kloster. Sie umschließen einen Grasplatz, der allein den Schülern der Westminster School [eine der bedeutendsten britischen Privatschulen, im 12. Jahrhundert gegründet] zum Fußballspielen vorbehalten ist. Diese Schule sowie Westminster Abbey Choir School und Church House, Hauptsitz der Anglikanischen Kirche (Church of England), sind die heutigen Nutzer der Gebäude rund um den Hof. Es ist hier für den Stadtteil Westminster erstaunlich leise und friedlich.





Der Eingang zu Dean's Yard

Historisch gesehen, war Westminster-Abtei eine der letzten kirchlichen Immunitäten, die ihre althergebrachten Rechte aufgab. Das bedeutete, dass dort jede Menge missliebiger und gefährlicher Menschen wohnten. Das Immunitätsgebiet reichte bis auf die Nordseite des Parliament Square, wo sich damals die nach ihren Bewohnern benannte Thieving Lane (Diebesgasse) befand. Allzu selten wird darauf hingewiesen, dass das Finanzministerium heutzutage an dieser Stelle steht. In Dean's Yard findet man verschiedene Typen von Gaslaternen, darunter alte Wand-Gasleuchten, einige sehr filigrane Laternen und aufwendige Laternen am Eingang.

Dean's Yard durch den Eingang wieder verlassen und zur Westminster Abbey schauen. Hier stehen weitere sehr aufwendige Gaslaternen (*Bilder unten*). Zum 900. Jahrestag der Gründung von Westminster Abbey erschien 1966 ein Satz Sondermarken (*Bild unten*).



Zur letzten Station des Rundgangs von der Kirche weggehen und in die erste Straße (Great Smith Street) nach links einbiegen. An der ersten Kreuzung (Great Peter Street) nach rechts und bis zum Ende des Eckgebäudes auf der linken Seite.

Am Ende des Gebäudes, fast gegenüber der Einmündung von St Ann's Street, ist eine grüne Gedenktafel. Ihr ist zu entnehmen, dass hier die Gas Light and Coke Company stand, die im September 1813 weltweit erstmals die Öffentlichkeit mit Gas versorgte. Ihr erster zahlender Kunde war im November 1813 die St.-John-Kirche (jetzt die Konzerthalle St John's Smith Square), die an der Gasleitung zu den Parlamentsgebäuden lag. In den nächsten Jahren breitete sich die Benutzung von Gas rasch aus, so dass im September 1815 das Leitungsnetz bis zum Covent Garden Theatre (heute Royal Opera House) reichte, wo um die 80 Laternen installiert waren.



Die Westminster Abbey um 1890



Die Gasanstalt selbst dehnte sich nach und nach über ein großes Areal aus, bis hin zur Horseferry Road, wo lange Zeit die Büros lagen. 1875 wurde sie an dieser Stelle geschlossen, um an anderer Stelle größer und moderner errichtet zu werden. Seitdem befinden sich hier vorwiegend Regierungsgebäude.

Damit ist unser Rundgang beendet.

*Steve Fraser, Exploring London's Gas Lights, 2018
Übersetzung Michael Roeder
Bildquellen siehe auf Seite 37*

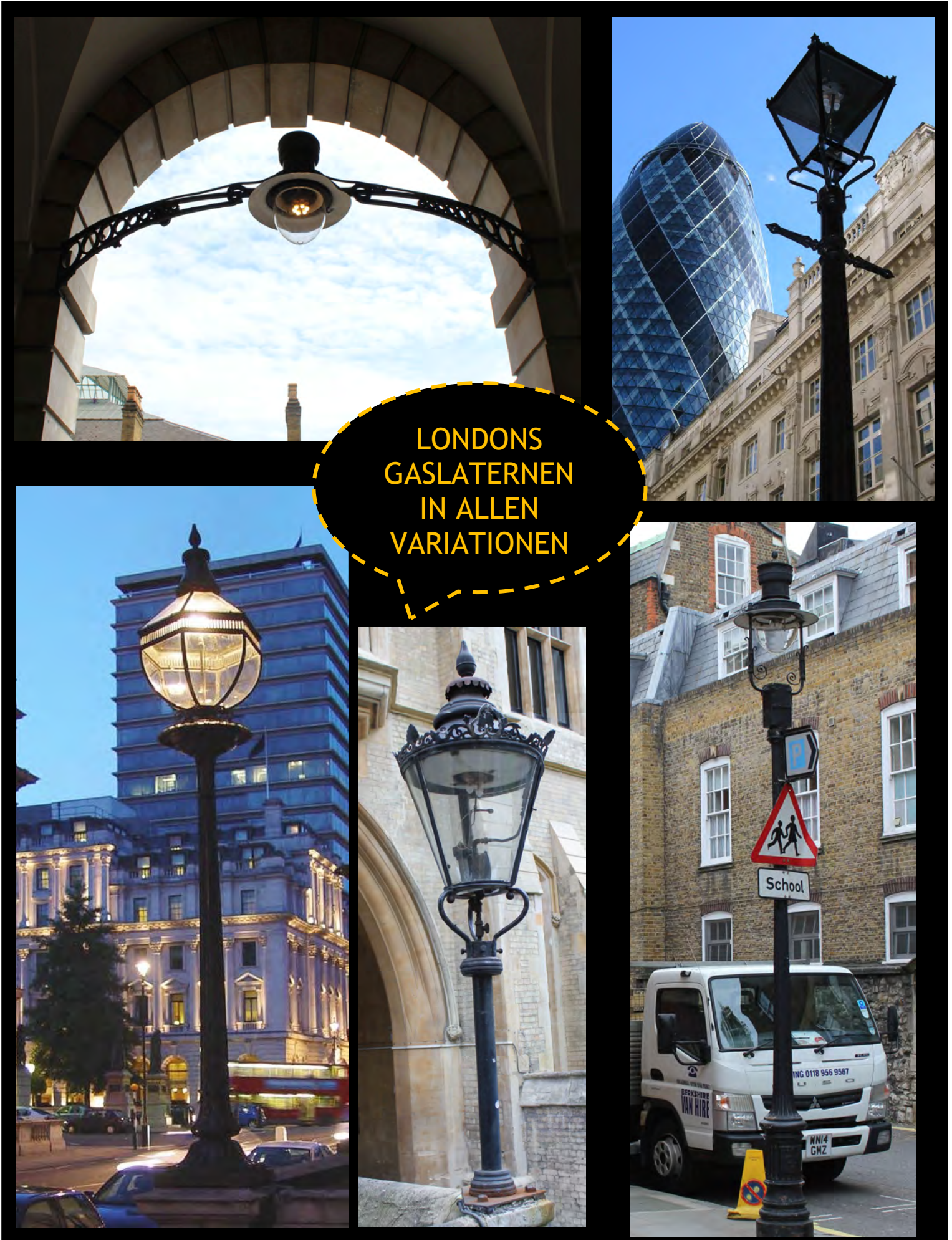


Links: Wartungsarbeiten in Covent Garden (1950er Jahre); rechts Musterstrecke auf dem Gelände des Gaswerks Wandsworth (1934)

LONDON -
EIN SPAZIERGANG ZU
DEN GASLATERNEN

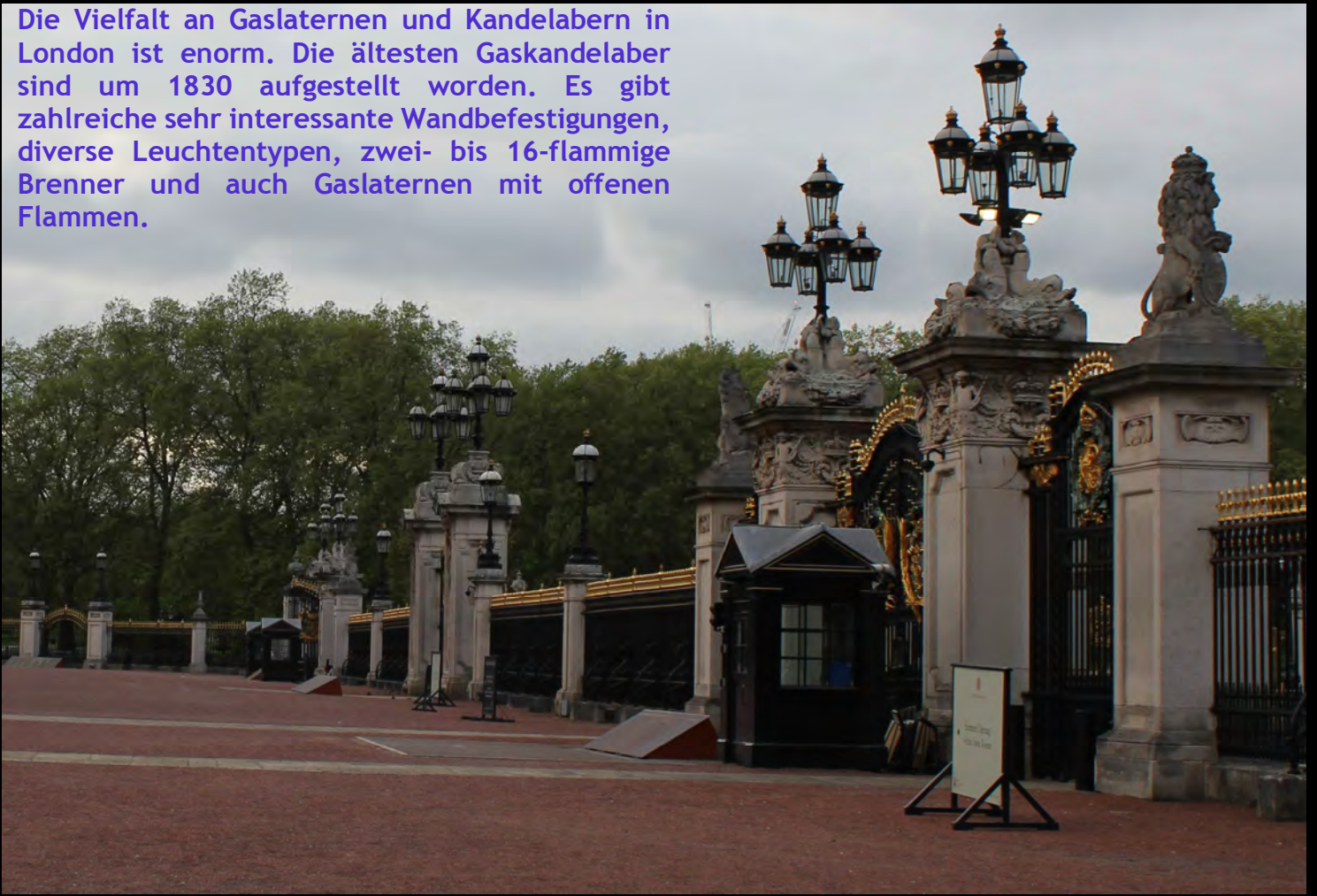






LONDONS
GASLATERNEN
IN ALLEN
VARIATIONEN

Die Vielfalt an Gaslaternen und Kandelabern in London ist enorm. Die ältesten Gaskandelaber sind um 1830 aufgestellt worden. Es gibt zahlreiche sehr interessante Wandbefestigungen, diverse Leuchtentypen, zwei- bis 16-flammige Brenner und auch Gaslaternen mit offenen Flammen.





GAS
STREET
LIGHTS



Die Gaslaternen Londons waren schon häufig
Thema im ZÜNDFUNKEN:
Reportagen dazu finden sich in den Ausgaben:
51, 61, 65, 66, 82, 84 und 85

Gaslaternen sind gegenüber der elektrischen Beleuchtung Londons lediglich eine ganz kleine Minderheit. Doch man kann die Gaslichter an den unterschiedlichsten Plätzen finden: Auf Hauptverkehrsstraßen, in kleinen Gassen, in Parks, unter Arkaden, vor dem Buckingham Palast, am Parlament und vor Sehenswürdigkeiten



Bildquellen: Oliver Frühschütz, Martin Kupf, Ara Kebapcioglu, Jan Žákovec, Christopher Sugg, Markus Jurziczek, CVB, K. Mendlik, Sammlung ProGaslicht



ALLET VERLAUST

Herzlich willkommen in die neuen Zwanziga Jahre. Nu isset 100 Jahre her, dass unsere Hauptstadt zur Milljonen-Metropole wurde. War vielleicht die varückteste Stadt uff je ganze Welt. En brodelnda Vulkan. Die Luft brannte, die Leute machten Party - aber es jab ooch ne Schattenseite: Janz ville Menschen waren arm und hausten in Mietskasernen, vakommene Bruchbuden. Und dann der dauernde Polit-Krawall. Rechtsradikale und Kommunisten lieferten sich Straßenschlachten. Nun also die neuen Zwanziga - aber ob die Jolden werden, gloob ick nich.

Schauste Dir um, dann kriechste echt die Motten. Janz furchtbar die Berlina Vawaltung, die in eenem Ränking zur „Vawaltungseffizienz“ jerade den vorletzten Platz jemacht hat, schlechta war nur Rom. Janz weit vorn waren übrijens London und Brüssel. Dafür hat Berlin bei die Mordrate den ersten Platz aller europäischen Metropolen. Ick gratuliere! Und noch ne Umfraache is interessant: Die unbeliebtesten Mitglieða des Senats sind die drei Jodelschnepfen, die für Berlins größte Probleme, also Vakehr, Schulen und Wohnungsbau zuständich sind. Die Madamchen Scheeres (SPD), Jünther (Jrüne) und Lompscher (Linke). Alle drei sind zum davonloofen. Die Bausenatorin baut nüscht, die Schultrulla sorgt nich dafür, dass Berlins Schulen saubera werden und die Spinatwachtel für Vakehr will jerne alle Autos vabieten und hat die Autofahra, aber ooch alle Pendla den Kriech erklärt. Solln alle Rad fahrn oda zuhause bleiben. Für mich besteht der Berlina Senat aus lauta jeistigen Energiesparbirnen.

Und der Chef von die Mischpoke? Der macht allmählich nen Schuh! Soll heißen: Der is nur noch uff Abruf Rejierenda Pannenmeesta. Wenn ick den sehe, vajehn mir 99 Pfennje vonne Mark. Oda ooch Cent vom Euro. Jedenfalls scheinen die Taache von olle Müller jezählt zu sein, dit hat jetze offenbar ooch die SPD begriffen und ne Nachfolgerin als Berlina Sozi-Chefin in petto.

Aba woanders scheint es ooch nicht so janz knusper zu loofen. In München wollse jetze alle 6.177 Straßennamen übaprüfen uff politische Korrektheit. Da sind uff einmal Leute wie Erich Kästner bei die links-jrünen Moralaposten uffm Schirm. Kästner - seine Bücher wurden 1933 von die Nazis vabrannt - wird vorjeworfen, während der Nazizeit nich jeflohen zu sein. Hallo? Jeht's noch? Aba ooch Christoph Columbus, Martin Luther, Richard Wagner und sojar olle Franz Josef Strauß sind uffm Index. Columbus hätte amerikanische Ureinwohna ausjebeutet, Wagner sich antijüdisch jeäußert und Strauß sei jern nach Afrika jereist, dit wird heute wohl als rassistisch anjesehen.

In München also dit gleiche Spiel wie in Berlin und andaswo: SPD, Jrüne und Linke wollen uns erziehen und sich an Straßennamen vajreifen. Die Damen und Herren fühlen sich als wat moralisch Besseret als der Rest von die Menschheit, und dabei jeht man im totalitären Stil vor. Man fasst es kaum, diese Schmalspurpolitika in München ham offenbar Langeweile und nüscht zu tun. Aber dit is Deutschland. Man führt die bekloppte Bonpflicht ein, labert üba die politische (Un-)Korrektheit von Leuten, die schon Jahrhunderte tot sind - und in Australien brennt der halbe Kontinent ab. Wat wir offenbar für wichtige Probleme ham...Wie erbärmlich is dit?

Derweil geht's in Berlin weita berchab. Von unsre 44.000 Jaslatüchten ist schon mehr als een Drittel abjemurkst worden. Zerstören könne im Berlina Roten Rathaus. Wat se nich können, is für saubere Kindajärten oda Schulen zu sorjen. Ne mit mir befreundete Famillje mit vier Kindern hat mir erzählt, wat die für Probleme haben. Alle paar Wochen kommt eens ihra Kiddis mit Läusen heeme. MIT LÄUSEN! Kopfläusen. Ick mus mir jleich kratzen, so ekelhaft is dit. Die Kleenen holen sich dit Unjeziefä von die offenbar völllich vadreckten Kinda-Untabringungsanstalten. Mir macht dit sprachlos! Als icke noch inne Schule jing inne Sechzijer Jahre, da jab es so wat nich. Ick kannte Läuse nur aus Erzählungen von meenem Vatta. Der hatte eine Zeit lang ständich welche - uffm Russlandfeldzuuch 1941 ...

Bevor ick noch mehr Juckreiz bekomme, mache ick mal Schluss für heute und wünsche allen eenen juten Start in die neuen Zwanziga Jahre. Habe die Ehre - und passen se juut uff ihre Beleuchtung auf.

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

DIE GESCHICHTE DER MANNHEIMER GASLATERNEN TEIL 1

DIE GASVERSORGUNG

Im Folgenden soll ein Überblick speziell über die Entwicklung der Gaslaternen in Mannheim gegeben werden. Sie beginnt mit der Gründung des ersten Mannheimer Gaswerks im Jahre 1851 durch die „Badische Gesellschaft für Gasbeleuchtung Spreng, Sonntag und Engelhorn“. Nachdem bereits 1848 eine private Gasfabrik im Quadrat K 6.2 damit begonnen hatte, Leuchtgas in tragbaren Behältern an Mannheimer Bürger zur Hausbeleuchtung zu verkaufen, wurde ein neues, von der Stadt an die Gesellschaft verpachtetes Gaswerk in Betrieb genommen, so dass am 1. Dezember 1851 die ersten 631 Gaslaternen für ein neues Licht auf Mannheims Straßen sorgten.

Durch die rasant steigende Nachfrage bei Haushalten und Gewerbetreibenden waren bald dessen Kapazitätsgrenzen erreicht. In den 1870er Jahren entschied sich die Stadt Mannheim, die Gasversorgung vollständig in die eigene Hand zu nehmen und errichtete nach Übernahme dieser ersten und einer weiteren inzwischen entstandenen privaten Gasfabrik eine neues, größeres Gaswerk im Lindenhof, welches 1879 seinen Betrieb aufnahm. Doch auch dieses Gaswerk wurde bald der weiter steigenden Nachfrage nicht mehr gerecht, weshalb um 1900 ein weiteres neues



Das Gaswerk Luzenberg um 1904. Bildquelle unbekannt

Gaswerk auf dem Luzenberg errichtet wurde und das Gaswerk Lindenhof bis 1911 endgültig ersetzte. Inzwischen sind ab 1899 auch Käfertal, Waldhof und Neckarau an die Mannheimer Gasversorgung angeschlossen worden. Im Jahre 1909 folgte Feudenheim. Sandhofen besaß seit 1907 ein eigenes Ortsgaswerk, welches nach der Eingemeindung im Jahre 1913 zu einem noch unbekanntem späteren Zeitpunkt wieder geschlossen und das dazugehörige Gasnetz in das Mannheimer Netz integriert wurde. Das Gaswerk Luzenberg erfuhr bis 1958 noch mehrere Erweiterungen. Die klassische Erzeugung von Stadtgas aus Steinkohle endete 1968 mit der Stilllegung des Werkes im Zuge der beginnenden Umstellung auf Erdgasversorgung.

Zurück zu den Anfängen: Die Wiege der Gasbeleuchtung stand in England, wo das Gaslicht um 1792 erfunden wurde. Der Beginn der öffentlichen Gasversorgung und -beleuchtung in Deutschland waren 1825/26 die Gaswerksgründungen der Städte Hannover und Berlin durch ein englisches Unternehmen. Es folgten die Städte Dresden (1828) und Leipzig (1838). Bis 1850 verfügten in Deutschland bereits 35 Städte über eine Gasversorgung. Vor allem in den 1850er Jahren kam es zu zahlreichen Gaswerksgründungen, so dass die Zahl bis 1862 bereits auf 266 Städte mit Gasversorgung anstieg. In der Folgezeit gingen wie in Mannheim auch anderswo die anfangs privaten Gasversorgungsunternehmen nach und nach in städtischen Besitz über.

Die Einrichtung eines Gasversorgungsnetzes diente ursprünglich allein der Beleuchtung. Die Gasverwendung zum Kochen und Heizen kam erst später hinzu und verdrängte die Beleuchtung als Gasabnehmer zunehmend, nicht zuletzt aufgrund der immer stärker werdenden Konkurrenz durch die elektrische Beleuchtung.



Spott-Karikatur auf die erste Probe-Gasbeleuchtung auf der Pall Mall in London-Westminster im Jahr 1807/08, errichtet durch Friedrich Albert Winzer (Winsor) . Bild: Thomas Rowlandson

DIE GASBELEUCHTUNG



Auer-Brenner mit stehendem Gasglühlicht

Anfangs bestand die Gasbeleuchtung nur aus einer leuchtenden Flamme, wobei es nicht an Versuchen mangelte, die Leuchtkraft der Gasflamme zu erhöhen, was zur Entwicklung sogenannter Schnittbrenner, Fledermausbrenner, Argand- und Regenerativbrenner u. v. m. führte.

Den entscheidenden Fortschritt jedoch machte die Erfindung des sogenannten Gasglühlichts durch den Österreicher Carl Auer von Welsbach im Jahre 1885 aus: Durch einen über die Gasflamme gestülpten Körper aus Kunstseide, mit Thorium- und Ceroxid getränkt, wird dieser zum strahlend weißen Glühen gebracht. Für die nun erforderliche Hitze sorgt ein einfacher Bunsenbrenner, der aus Düse und Strahlrohr bestehend Luftsauerstoff ansaugt, ein Gas-Luftgemisch bildet und unter dem „Glühstrumpf“ eine sogenannte „entleuchtete“, leicht bläuliche Flamme erzeugt.

Hierdurch erfuhr die Gasbeleuchtung eine Steigerung der Lichtausbeute um ein Vielfaches bei gesenktem Gasverbrauch, was sie gegenüber der Strombeleuchtung wieder für viele Jahre konkurrenzfähig machen sollte. Das neue Gasglühlicht setzte sich sehr schnell durch, zumal mit wenigen Handgriffen in vorhandene Laternen nachzurüsten, und stellt seither die noch heute übliche Art der Gasbeleuchtung dar.

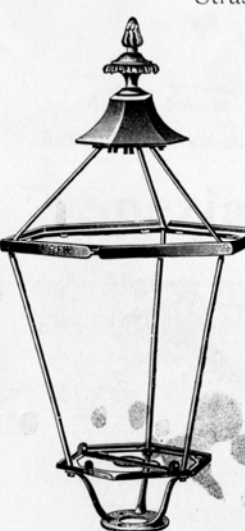
In Mannheim sind um 1885 bereits 1.333 „Straßenflammen“ in Betrieb, deren Umrüstung auf das neue Auersche Gasglühlicht sich hier jedoch unerwartet lange hinzieht. Erst 1894 wird damit konsequent begonnen und verläuft zunächst wenig befriedigend, weil die bisherigen Laternengehäuse sich als wenig geeignet erweisen.

DIE GASLATERNEN

Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke
vorm. **GEORG FISCHER, Singen (Amt Konstanz).**

Gas-Laternen, Marke +GF+
aus Weichguss, montiert, ohne Glas und Anstrich.

Strassenlaternen.



Nr.	Vierflächig.
960	Per Stück M. 10.—
	Breite der obern Scheibe 350/115 mm
	Höhe " " " 310 "
	Breite " untern " 315/210 "
Höhe " " " 405 "	

Nr.	Sechsfächig.
961	Per Stück M. 10.—
	Breite der obern Scheibe 230/50 mm
	Höhe " " " 220 "
	Breite " untern " 230/130 "
Höhe " " " 405 "	

Nr.	Sechsfächig.
962	Per Stück M. 8.—
	Breite der obern Scheibe 170/50 mm
	Höhe " " " 165 "
	Breite " untern " 170/100 "
Höhe " " " 340 "	

Nr.	Sechsfächig.
963	Per Stück M. 8.—
	Breite der obern Scheibe 150/60 mm
	Höhe " " " 143 "
	Breite " untern " 150/90 "
Höhe " " " 300 "	

Die Form der Laternenkreuze ist nach nachstehenden Angaben näher zu bezeichnen.

Liste Nr. 3.

Musterblatt über vier- und sechseckige schmiedeeiserne Laternen
von Gebr. J. & C. Schneider, Hamm (Westf.)

Fabrik eiserner Strassenlaternen.

Nr. 439.
Für Pressgas, oder 6-8 Normal-Glühlichtbrenner, oder für 1-6 Starklichtbrenner.
Laternen sechseckig. Aufsatz emailliert.
Ganze Höhe 145 cm, oberer Durchmesser, Verzierungen nicht mitgenommen, 84 cm, unten 290 mm.
Gewicht der Laterne mit Reflektor und Verglasung ca. 35 kg.

Nr. 84.
Für 2 und 3 Normal-Glühlicht- oder zwei Starklichtbrenner.
Laternen sechseckig. Aufsatz emailliert.
Ganze Höhe mit Fuß 116 cm, oberer Durchmesser, Verzierungen nicht mitgenommen, 60 mm, unten 210 mm.
Gewicht der Laterne mit sechseckigem Fuß und Glas ca. 24½ kg.
Größe d. Scheiben nach oben unten:
Tür 469 291 130
Boden 443 275 130
Boden 80 250 130
Preis der Laterne mit sechseckigem Fuß und Reflektor, ohne Hahn u. ohne Brenner M. 48.—
Verglasung . . M. 4.—
Hartglasvergl. . . M. 6.50

Nr. 439
Größe der Scheiben . . hoch oben unten
Tür 690 375 130
Boden 900 375 130
Boden 80 250 130
Preis der Laterne mit Reflektor ohne Glas und ohne Bügel M. 48.—
der Verglasung M. 4.—
des Laternenbügels, zweiteilig 5.—

Nr. 83
Dieselbe Laterne wie Nr. 114 für 4, 3 und 6 Normal-Glühlichtbrenner oder 3-4 Starklichtbrenner.
Ganze Höhe mit Fuß 135 cm, oberer Durchmesser, Verzierungen nicht mitgenommen, 100 mm, unten 250 mm.
Preis der Laterne mit sechseckigem Fuß und ohne Glas, ohne Hahn und ohne Brenner . . M. 48.—
Verglasung M. 4.—
Hartglasvergl. . . . M. 7.50

Nr. 82
Für 1 und 2 Glühlichtbrenner oder einen Starklichtbrenner. **Laternen sechseckig.** Aufsatz emailliert.
Ganze Höhe ohne Fuß 93 cm, oberer Durchmesser, Verzierungen nicht mitgenommen, 575 mm, unten 290 mm.
Gewicht der Laterne mit sechseckigem Fuß, Reflektor und Glas ca. 29 kg.
Größe der Scheiben . . hoch oben unten
Tür 469 291 130
Boden 443 275 130
Boden 80 250 130
Preis der Laterne mit Reflektor ohne Glas und ohne Fuß, für sechseckigen Fuß oder für zweiteiliges Bügel eingestellt . . M. 2.—
Verglasung . . M. 2.40 Hartglasvergl. M. 4.50
Zweiteil. Bügel . . 1.80 Sechseck. Bügel . . 3.50



Verzeichnisse über Laternen aller Art, stehen Interessenten gratis und franco zu Diensten.

Katalogblätter mit Gaslaternen, links von der Georg Fischer Eisen- und Stahlwerke AG, rechts von Gebrüder J. & C. Schneider

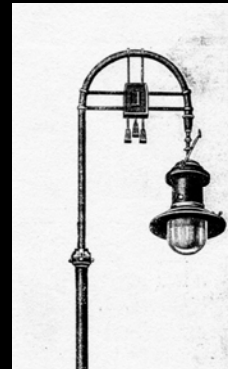
Aufnahmen aus dem 19. Jahrhundert zeigen noch Gaslaternen in ihrer frühesten Form mit einem aus vier oder sechs Glasscheiben bestehendem Gehäuse, manchmal auch mit einer Bedachung ebenfalls aus Glasscheiben (siehe Seite 40 unten). Ab Ende der 1890er Jahre erscheint die sogenannte Rundmantellaterne mit konischem Glaszylinder, auch Glasmantel genannt, der zwischen zwei gusseisernen Rahmenkränzen, mit zwei Stangen gehalten, eingespannt wird. Charakteristisch ist die Dachform, meist aus Kupfer, später aus emailliertem Eisenblech, auf deren Entlüftungshaube eine Zierspitze thront. Sie sollte als „Ritterlaterne“ in die Geschichte eingehen und fand rasch Verbreitung, nachdem mehrere Gasleuchtenhersteller diese Bauart anboten (Modelle verschiedener Hersteller auf Seite 44).



Oben: Frühe Vierecklaterne auf einem Gusswandarm; unten Ausleger für Hängeleuchten der Fa. Himmel



Oben: Sechseckige Gasleuchte mit Doppel-Stehlichtbrenner auf einem schweren Gusskandelaber am Kaiserring, rechts das Bismarckdenkmal (um 1900). Unten: Einige Jahre später wurden hier Bogenlichtkandelaber aufgestellt. Rechts ist der Gaskandelaber noch zu sehen, das Bismarckdenkmal ist links zu erkennen.



Für Mannheim kam zusätzlich eine spezielle Ausführung der Rundmantellaterne als „Modell Mannheim“ zur Anwendung, deren Entlüftungshaube ein wenig schlichter gestaltet war, hergestellt von den Leuchtenfirmen G. Himmel Tübingen und Vulkan AG Köln.

Der nächste Entwicklungsschritt bei der Gasbeleuchtung war das ab 1905 aufkommende hängende Gasglühlicht, bei welcher der Gasglühkörper nicht mehr stehend, sondern hängend angeordnet wurde. Dies kam neben einer weiteren Steigerung vor allem der Lebensdauer der Glühkörper zugute. Fortan wurde zwischen „Stehlicht“ und „Invertlicht“ unterschieden.

Weiterentwicklungen der Lichtquelle bringen meist auch neuentwickelte Leuchtenformen mit sich, so dass etwa gleichzeitig mit dem hängenden Gasglühlicht auch die Gas-Hängeleuchte auf den Markt kam, die an einem höheren Mast mit gebogenem Ausleger über der Straßenfahrbahn zur Aufhängung kam. Die

Verbreitung von Hängeleuchten blieb im Gegensatz zu anderen Städten in Mannheim jedoch eher gering, so dass kaum Aufnahmen existieren. Bekannt sind zumindest sogenannte Hängelichtaufsätze, welche auf die bisherigen Gusskandelaber, die bislang Viereck- Sechseck- oder Rundmantellaternen trugen, aufgeschraubt wurden. Vor allem die Fa. G. Himmel bot solche Hängelichtaufsätze an, die in vielen Städten zeitweise sehr verbreitet waren (zweites Bild oben rechts).

Triebfeder für neue Weiterentwicklungen war die zunehmende Konkurrenz durch die elektrische Beleuchtung, die bis 1900 bereits stark zugenommen hatte, vor allem durch die lichtstarken aber wartungsintensiven Lichtbogenlampen. Der genaue Einführungszeitpunkt der elektrischen Straßenbeleuchtung ist derzeit für Mannheim nicht bekannt, lag aber in Großstädten im Schnitt 40 Jahre nach dem Erscheinen der ersten Gaslaternen.





Oben:
Vor dem
Mannheimer
Schloss:

Vier- und sechsseitige Gaslaternen mit Glasdächern auf Gusskandelabern und Wandkonsolen (vor 1890). Mittleres Bild: Die Werderstraße um 1900. Unten: Gusseiserne Maueraufsätze mit Rundmantellaternen der Firma Himmel aus Tübingen an der Lindenhof-Überführung um 1915.



Somit musste schon lange für die Gasbeleuchtung nach einer Möglichkeit der zentralen Schaltung gesucht werden, zumal die stets wachsende Zahl an Gas-Lichtpunkten bald kaum mehr vom Laternenanzünder zu bewältigen war. Ab 1905 war die sogenannte Druckwellenschaltung marktreif, bei welcher durch kurzzeitige Anhebung des gesamten Netzdruckes ein in jede Gaslaterne eingebauter Druckfernzünder dafür sorgt, dass durch dessen Membran das Gasventil öffnet und das Gas sich an der ständig brennenden Zündflamme entzündet. Zum Begriff wurde der BAMAG-Fernzünder der Berlin Anhaltischen Maschinenbau AG, doch auch etliche andere Fabrikate wie Meteor und später Record erschienen auf dem Markt. In Mannheim wurde dem Meteor-Zünder mit seiner charakteristischen Ledermembran, die fleißig geölt werden musste, der Vorzug gegeben. (Bilder Seite 46). Die neue Druckwellenschaltung war von Anfang an als ein System mit drei Wellen konzipiert, welches neben abendlicher Zünd- und morgendlicher Löschwelle die Möglichkeit bot, durch die mitternächtliche Welle einen Teil der Laternen – oder bei mehrflammigen Brennern einen Teil der Flammen – abzuschalten.

Der Zuspruch der neuen Druckwellenschaltung war so groß, dass noch vor dem 1. Weltkrieg die meisten Städte ihre Gasbeleuchtung damit bedienten. Oft verlief die Einführung über mehrere Jahre hinweg, vor allem in größeren Städten konnte es sich länger hinziehen, dürfte aber gegen Ende der 1920er Jahre weitgehend abgeschlossen gewesen sein. Vielfach wurde bei aller Rivalität beider Energiearten auch die elektrische Straßenbeleuchtung durch die Druckwelle der Gasbeleuchtung mitgeschaltet.

Die Arbeit des Laternenwärters wurde aber durch die Druckwelle keineswegs überflüssig, denn neben weiterhin notwendigen Reinigungs- und Einstellarbeiten führten vereinzelt Schaltversager immer wieder dazu, dass einzelne Laternen aus dem Schalterhythmus gerieten und tagsüber brannten und abends ausgingen. Hier musste der „Stangenmann“ immer wieder durch die Straßen fahren und am Zughaken korrigieren. Ein Bild, das bis in die 1960er Jahre in allen Städten mit Gaslaternen zum Straßenalltag gehörte. Das Witzige ist, dass noch bis in die 1950er Jahre nicht wenige,

mitunter sogar gebildete Stadtbewohner glaubten, alle Gaslaternen würden noch immer allabendlich vom Laternenmann bedient, weil sie ihn vielleicht so oft mit der Stange sahen. Dabei freute sich so manche Hausfrau über die besonders stark brennende Flamme ihres Gasherds, immer zu der Zeit, wenn draußen die Laternen angingen, weil es noch keine Hausdruckregler gab. Und eine ganze Generation einstiger Lausbuben erinnert sich gern daran, wie sie damals auf die Gaslaternen geklettert sind, um an der so verlockend heraushängenden Drahtöse zu ziehen.

Zurück zu den Bauarten der Gaslaternen: Das hängende Gasglühlicht beeinflusste auch deren Gestalt, so dass sich die sogenannte Gas-Aufsatzleuchte in Lyraform entwickelte, als die Form der Gaslaterne wie wir sie heute kennen. Nachdem der



Sechseckige Gaslaternen am Marktplatz. Aufnahme um 1892.

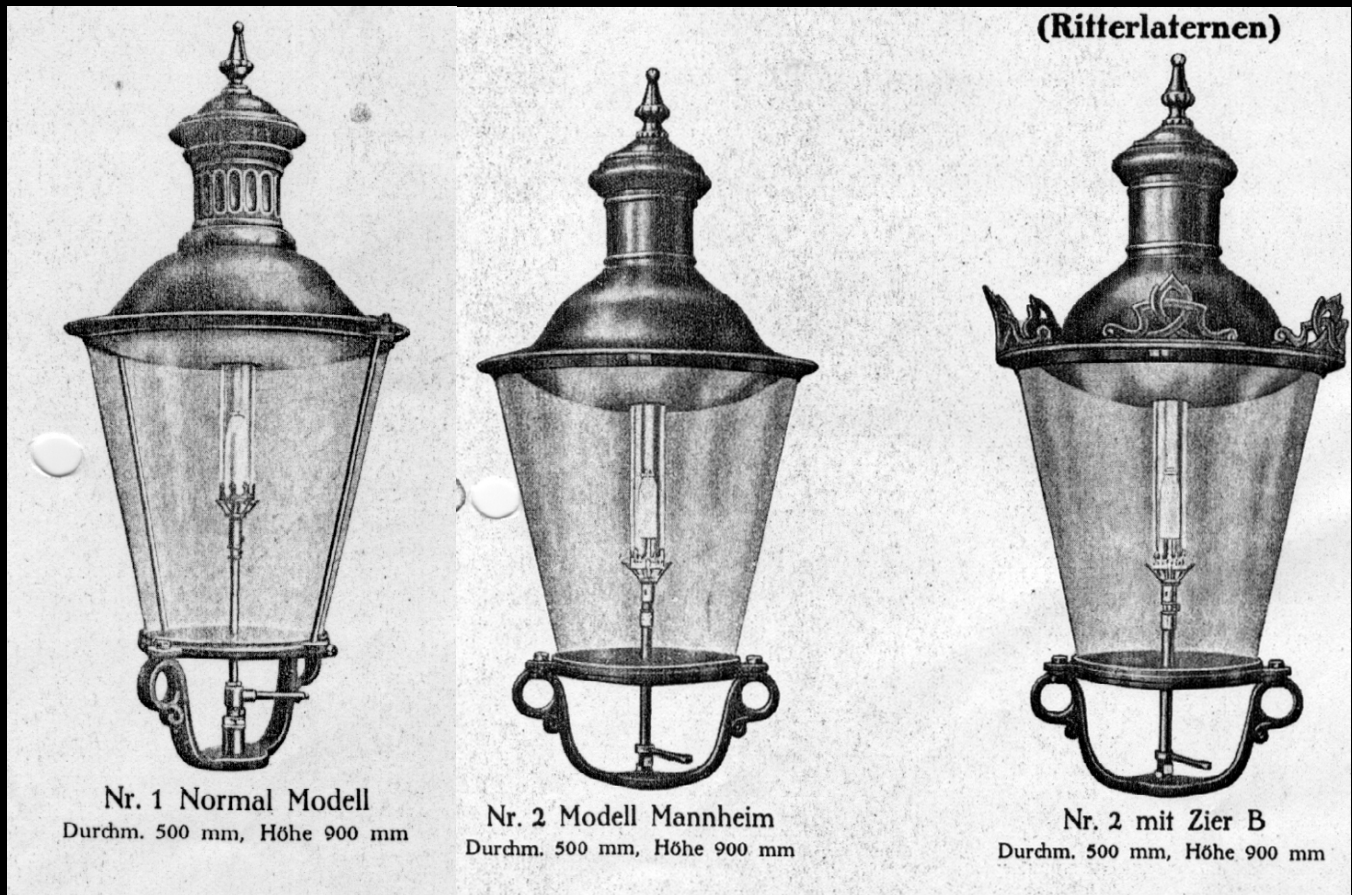


Anderes Denkmal, andere Gaslaternen. Eine Aufnahme um 1900.

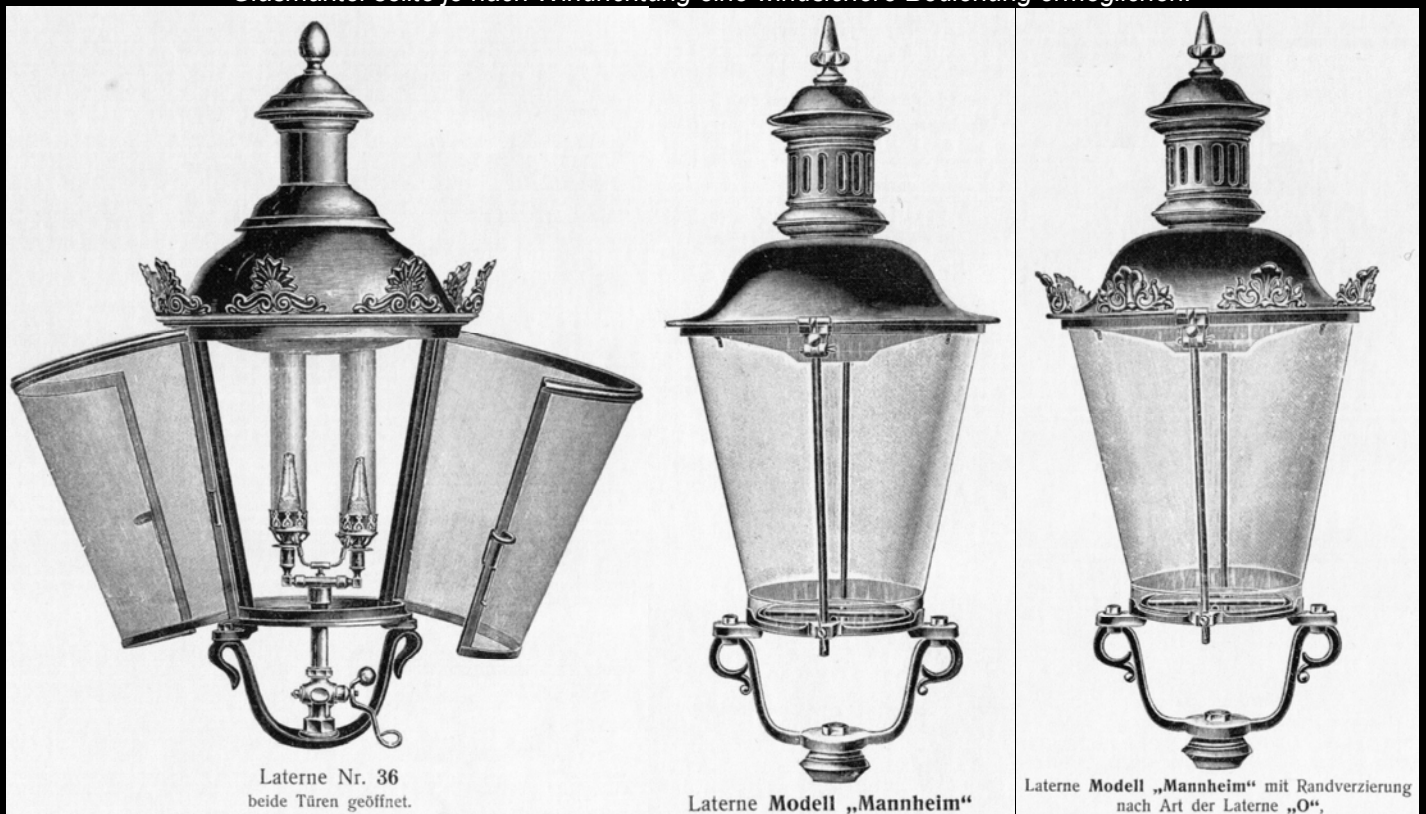
Kölnischer Leuchtenhersteller Friedrich Rech erstmals eine Gaslaterne gezeigt hatte, bei welcher die Bedachung von Rohrstreben getragen wurde, bot sich die neue Brennerart für eine Konstruktion an, bei der zwei willenartige Gasrohre Dach und Reflektor tragen und die Lichtquelle von einer kompakten Glasglocke umgeben ist, wobei Düsen und Schaltarmatur von außen unsichtbar im Dachraum untergebracht sind.



Unterschiedliche sechseckige Laternen am Wasserturm.



Rundmantellaternen (Ritterlaternen), oben Vulkan, unten Himmel. Rechts jeweils das Modell Mannheim. Ab 1898. Der geteilte Glasmantel sollte je nach Windrichtung eine windsichere Bedienung ermöglichen.



Eine Ausschreibung der Stadt Köln um 1910 für den Entwurf der schönsten Straßenlaterne führte zum sogenannten „Modell Köln“, einer Aufsatzleuchte in Lyraform mit charakteristischer Dachform, deren auffällig hoher Schornstein neben einer ansprechenden Optik zusätzlich einen guten Wärmeabzug bei hohen Lichtstärken bewirken sollte. Nahezu alle namhaften Gasleuchtenhersteller boten ein dieser Form entsprechendes „Kölner Modell“ an, welches sich nach dem 1. Weltkrieg in fast allen Städten Deutschlands und vielen Nachbarländern verbreiten sollte.



Form „Hamburg“, Höhe 1000 mm, Dm. 450 mm.

Auch die Verwendung des einst für Hamburg und Bremen typischen Modells, gebaut von vielen namhaften Gasleuchtenherstellern u. a. Vulkan und G. Himmel, mit dem kelchförmigen Glasmantel ist für Mannheim bekannt. Das Bild zeigt eine dieser Leuchten auf einem Gusskandelaber vor der Mannheimer Rheinbrücke.

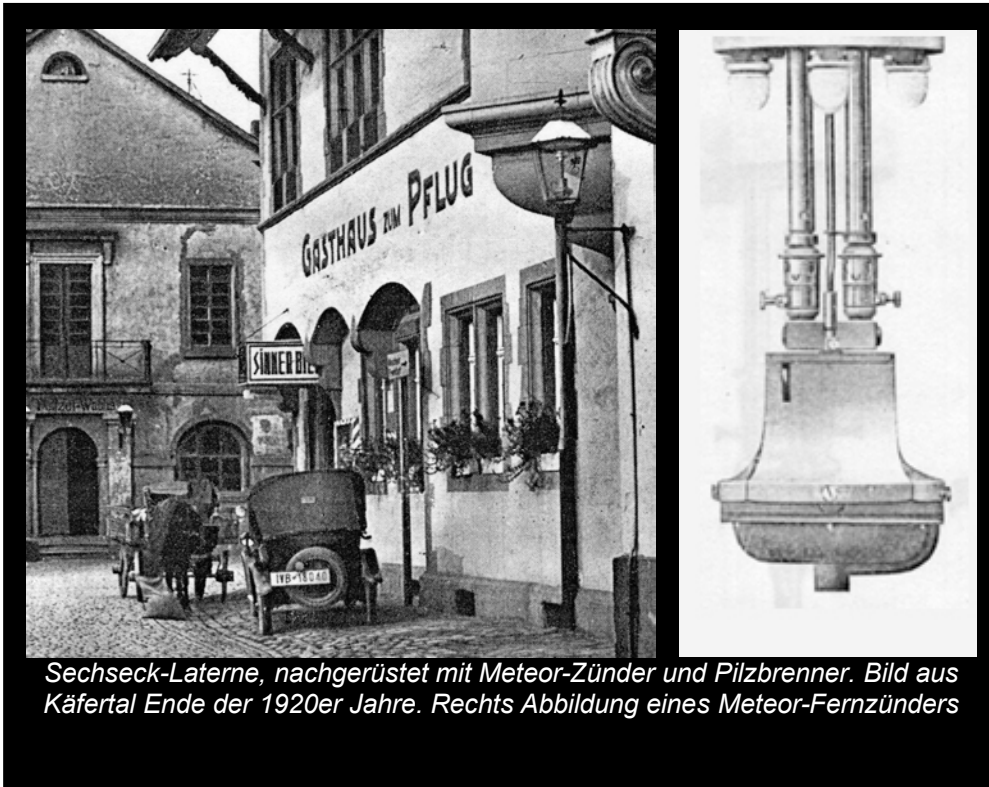


Eine sonst für Mannheim untypische Freilichtlaterne von Rech in der Schulhausstraße (heute Kriegerstraße) in Sandhofen, dieser Vorort Mannheims besaß bereits vor der Eingemeindung im Jahre 1913 ein eigenes Gaswerk mit eigenem Beleuchtungsbezirk. Nach der Übernahme wurden auch die Sandhöfer Gusskandelaber an Mannheim "vererbt". Hier erkennt man das Modell des "Düsseldorfer Schlosskandelabers".



Ein Vulkan-Modell „Mannheim“ mit Kupferdach

ProGaslicht – Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

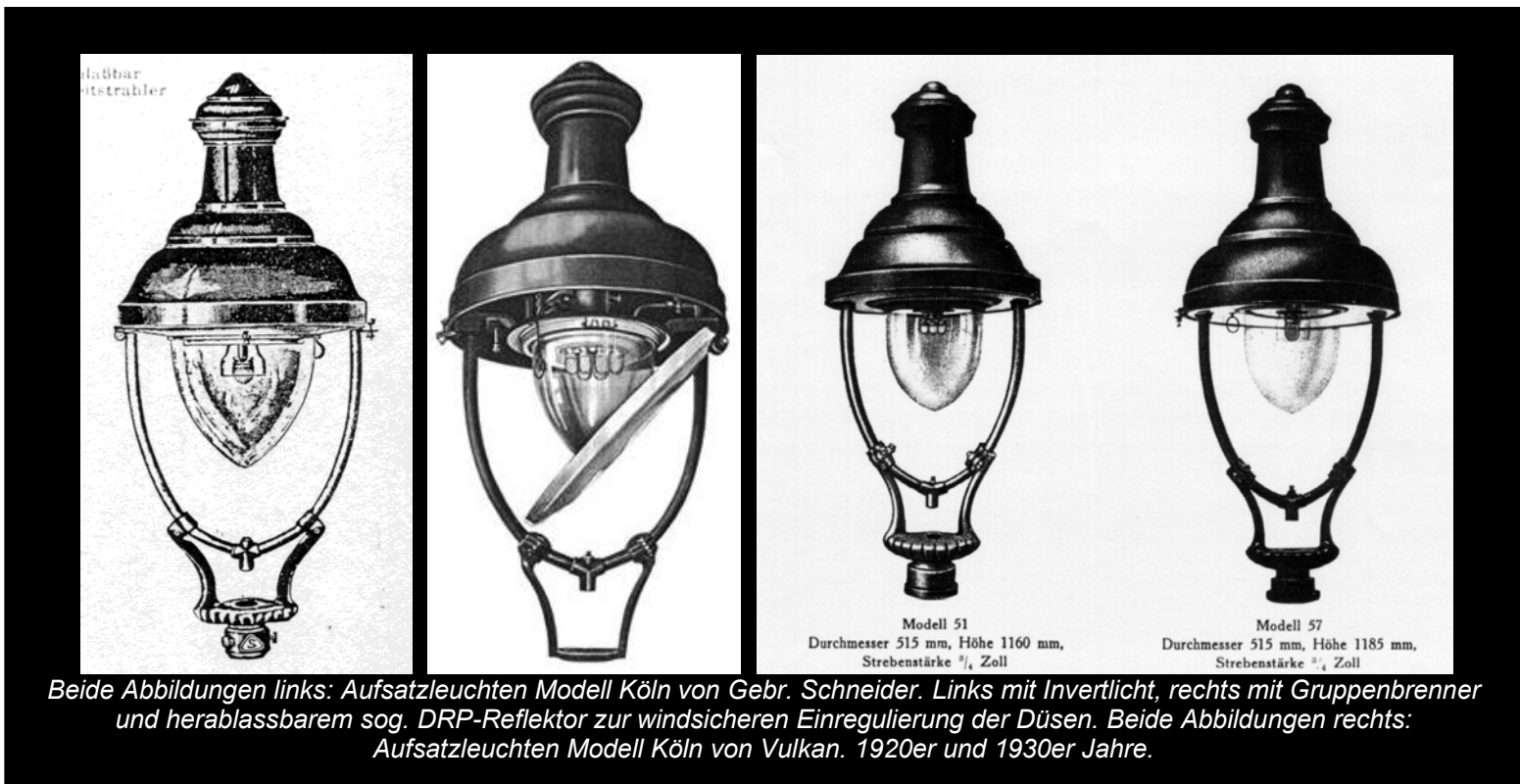


Sechseck-Laterne, nachgerüstet mit Meteor-Zünder und Pilzbrenner. Bild aus Käfertal Ende der 1920er Jahre. Rechts Abbildung eines Meteor-Fernzünders

Auch Mannheim besaß ab Anfang der 1920er Jahre Aufsatzleuchten des Modell Köln von den Firmen Vulkan und Gebr. Schneider, Hamm in verschiedenen Ausführungen.

Der nächste Entwicklungsschritt erfolgte im Jahre 1926 mit der Einführung des sogenannten Gruppenbrenners, bei welchem mehrere Flammen über eine Düse betrieben werden, was eine weitere Steigerung der Wirtschaftlichkeit der Gasbeleuchtung ermöglicht. Auf diese Weise konnten nun Flammengruppen von drei bis 21 Stück im Gehäuse einer Hänge- oder Aufsatzleuchte vereinigt werden. Als gängiger Standard setzten sich jedoch vier- und sechsflamige Brennkammern durch. Mit den für den Gruppenbrenner festgelegten Dimensionen für Mundstücke und Glühkörper ist bis zum heutigen Tag der Endstand der Entwicklung der Brennertechnik für Gasbeleuchtung erreicht, denn seither hat keine wesentliche Weiterentwicklung mehr stattgefunden.

In die klassischen Gaslaternen, d. h. Sechseck- und Rundmantellaternen (später als „Modellleuchten“ bezeichnet), ließ sich die Gruppenbrennertechnik einfach und kostengünstig in Form von sog. Einbaubrennern, auch Pilzbrenner genannt, nachrüsten. Bis dahin noch überwiegend mit inzwischen längst veralteten Stehlichtbrennern ausgestattet, sollten sie vielfach auch weiterhin das Straßenbild bestimmen.



Beide Abbildungen links: Aufsatzleuchten Modell Köln von Gebr. Schneider. Links mit Invertlicht, rechts mit Gruppenbrenner und herablassbarem sog. DRP-Reflektor zur windsicheren Einregulierung der Düsen. Beide Abbildungen rechts: Aufsatzleuchten Modell Köln von Vulkan. 1920er und 1930er Jahre.



Liverpool im Gaslicht im Jahr 1875
Ausschnitt eines Bildes
von John A. Grimshaw



Oben: Diverse Gaslaternen „Modell Köln“ vor der Rheinbrücke um 1930. Bild links: Großes Modell Köln von Schneider auf Stühlen-Mast in Neuostheim 1940.



Aufsatzleuchten Modell Köln von Gebr. Schneider auf Gusskandelabern Mainzer Bauart.



Trotzdem sollte es auch an optischer Modernisierung der Rundmantellaternen nicht fehlen. In diese Zeit (um 1927/28) fällt das Erscheinen des „Modell Wartburg“ der Fa. Gebr. I. & C. Schneider, das dieser klassischen Laternenbauart eine gediegene, neuzeitliche Erscheinung geben soll, was durch ledigliches Austauschen des Oberteils gegen das alte Ritterdach möglich ist. So wird ähnlich wie in Braunschweig und Halle/Saale das Modell Wartburg später auch in Mannheim für Jahrzehnte die typische Gaslaterne schlechthin, was bis Ende der 1960er Jahre so bleiben sollte (Bild links).



Rundmantellaternen mit Meteor-Zündern und Pilzbrennern.
Luzenbergbuckel 1930er Jahre.

Im Zuge des politischen Zeitgeistes und im Rahmen der Förderung des Kraftverkehrs erfasst nach 1933 noch einmal eine starke Ausbauwelle die Gasbeleuchtung. Bis Ende der 1930er Jahre hat die Gasstraßenbeleuchtung einen Höchststand in ihrer technischen und zahlenmäßigen Entwicklung erreicht. Im Jahre 1935 zählt Mannheim 5.374 Gasleuchten, welchen 2.600 Stromleuchten gegenüberstehen. Der Anteil des Gasverbrauchs für die Straßenbeleuchtung beträgt jedoch nur mehr 9%. Bis 1939 steigern sich die Zahl der Gasleuchten noch auf 5.419 Stück.

DAS MODELL „WARTBURG“



Die Feudenheimer Str. vor dem Ausbau mit Rundmantellaternen auf Mannheimer Gusskandelabern, vorn mit Modell Wartburg, hinten mit der älteren Dachform als „Ritterlaterne“. In der Mitte der in Mannheim bevorzugt verwendete nachgerüstete drei-flammige Pilzbrenner von Bamag; rechts Modell Wartburg mit Meteorzünder

KANDELABER UND WANDARME

Die Geschichte der Gaslaternen wäre nicht komplett behandelt, ohne auf die Leuchtenträger, sprich Maste und Wandarme einzugehen.

Der in Mannheim am meisten verbreitete Gusskandelaber-Typ entspricht einem vor allem im süddeutschen Raum verbreiteten Baumuster. Vor allem in Freiburg, Würzburg, Augsburg und vielen anderen Städten, auch im westfälischen Soest war und ist dieser Gusskandelaber anzutreffen, wobei die Verzierungen örtlich geringe Unterschiede aufweisen. Oft weist eine eingegossenen Firmeninschrift auf eine ortsansässige Gießerei als Hersteller hin. In Mannheim zumeist Bopp & Reuther oder Gebr. Reuling (*Bild rechts*). Dieser Mast besteht aus zwei ineinander gesetzten Teilen, welche durch starke Stiftschrauben verbunden sind.

Ein weiterer Kandelabertyp entspricht bis auf das Mannheimer Wappen der typischen Mainzer Ausführung und zeichnet sich durch seine besonders schwere Bauart aus (Abb.2). Vier Stück dieses Typs sind noch auf dem Marktplatz von Neckarau mit Gas in Betrieb.



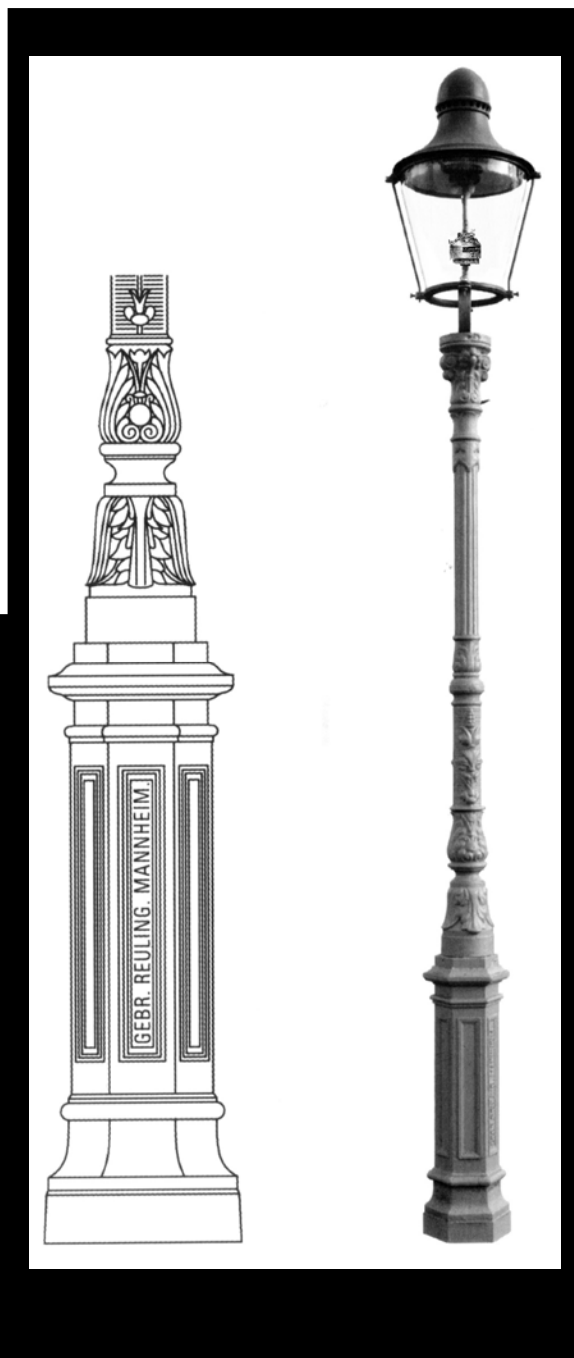
1 Kölner Stadtkandelaber, 2 Mainzer Typ, 3 Düsseldorfer Schlosskandelaber

(Abb.3). Das letzte Exemplar hiervon war bis vor wenigen Jahren in Sandhofen in Betrieb, ein weiteres in der Reiherstraße in Käfertal. Es ist zu vermuten, dass dieser Kandelabertyp ursprünglich nur dem ursprünglich eigenständigen Sandhöfer Gasnetz zugeordnet war und erst nach dessen Übernahme an Mannheim „vererbt“ wurde (*siehe Bild unten links auf Seite 45*).

Als Einzelstück muss ein Exemplar des massiven Kölner Stadtkandelabers gelten, welcher noch heute in Pflingstberg an der Ecke Frühlingstraße/Osterstraße mit Gasbetrieb bewundert werden kann (Abb.1). Die Kombination mit der darauf montierten Vulkan-Aufsatzleuchte Modell G 87 aus der Nachkriegszeit war bis Ende der 1960er Jahre ganz genau so auch in Köln zu sehen.

Alle diese Kandelaber dürften zum großen Teil ebenso alt sein, wie die Gasbeleuchtung selbst und haben bis heute überdauert. Dabei trugen sie schon ganze Generationen von Gasleuchtenköpfen.

Das Gleiche gilt für die gusseisernen Wandarme mit Drachenkopf-Verzierung. Auch dieses sehr weitverbreitete Modell fand sich seit Beginn der Gasbeleuchtung in Mannheim und ganz vereinzelte letzte Exemplare blieben in Sandhofen, Käfertal und Neckarau bis in die 1970er Jahre in Betrieb. Daneben existierten schlichtere Wandarme mit gitterartigen Verstreibungen, u. a. in der Gartenstadt und im Industriegebiet Neckarau (*Bilder auf Seite 50*).



Eine Besonderheit stellt der ganz vereinzelt in Mannheim anzutreffende Kandelabertyp des Düsseldorfer Baumusters dar, welcher dort als „Schlosskandelaber“ bezeichnet wird

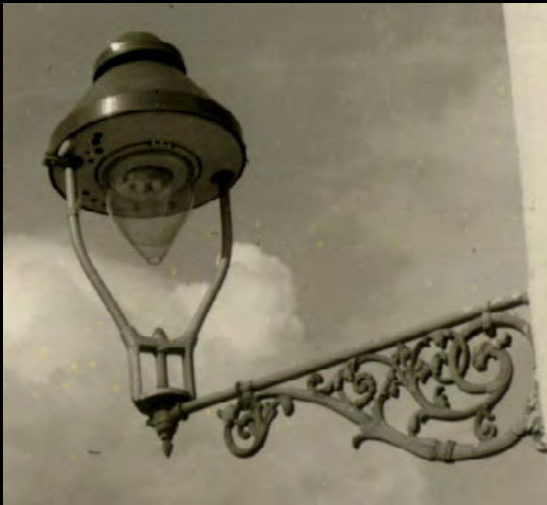


Links oben:
Drachenkopf-Wandarm mit
Ritterlaterne Modell
„Mannheim“ in der Talstraße
(vermutlich 1930er Jahre)

Links unten:
Drachenkopf-Wandarm mit
Nachkriegs-Modell „Vulkan G
87“ (um 1977)

Rechts oben:
Einfacher Wandarm in der
Gartenstadt

Rechts unten:
Die Wartburgstraße in MA-
Feudenheim, jedoch nicht mit
einem „Modell Wartburg“,
sondern einer Rundmantel-
laterne von G. Himmel auf
schlichtem Wandarm.
Zwischen den Weltkriegen.



P. STÜHLEN, KÖLN-KALK

**GUSSEISERNE
ROHRE u. FORM-
STÜCKE**

IN ALLEN DIMENSIONEN

Brunnen- und Filterrohre
Spezialguß für die Chemische
Industrie. Hitze-, säure- u. hoch-
säurebeständiger Guß (Siferid)

STÜHLEN-KANDELABER D.R.P.

An jüngeren Kandelabertypen wären noch die glatten, gusseisernen Stühlen-Masten zu erwähnen, geliefert von der gleichnamigen Kölner Firma (Bild links, weitere Bilder auf Seite 51). Ferner existierten einige Betonmaste, deren Alter nicht genau bekannt ist und bis in die 2. Hälfte der 1970er Jahre im Verlauf der Käfertaler und Mannheimer Straße standen.

Eine Besonderheit aller Mannheimer Gaslichtmaste gegenüber anderen Städten stellt die Ausrüstung mit drei Bolzen für die Verflansung mit der Laterne dar, während sonst nur zwei Bolzen üblich sind. Taucht heute eine Gaslaterne auf dem Antiquitätenmarkt auf, die in ihrem Flansch drei konzentrisch angeordnete Löcher aufweist, so wird sie mit hoher Wahrscheinlichkeit aus Mannheim stammen.



Stühlen-Kandelaber in Feudenheim vor der Löwen-Drogerie. Links mit einfacher Rundmantellaterne, rechts mit einer Rundmantellaterne mit verziertem Dach. Das Haus dahinter scheint dasselbe zu sein, doch offenbar wird es baulich stark verändert.



Neustadter Straße um 1943 mit Gebäuden von BBC im Hintergrund, im Vordergrund eine Ritterlaterne mit Einbaubrenner auf typischem Mannheimer Gusskandelaber.

MANNHEIM IM GASLICHT



Links:
Vor der Mannheimer Kunsthalle steht ein Kandelaber mit doppe-larmigem Ausleger und Gashängeleuchten (vermutlich Himmel-Invert-Leuchten), montiert an einem typischen Doppel-Hängelichtaufsatz von Himmel, hier auf dem Mainzer Kandelaber.

Unten rechts:
Mehrarmiger Prachtkan-delaber vor dem alten Nationaltheater am Schillerplatz. Mit Laternen von der Fa. Himmel, nachgerüstet mit Meteor-Fernzündern und Pilz-brennern von Graetzin. Im Hintergrund Wandarme mit Modellen der Bauart Köln. 1930er Jahre.

Links:
Der Prachtkandelaber im Schnee. Aufnahme von 1941. Bemerkenswert das Symbol einer Leier als obere Kandelaber-Verzierung.

Bild: Stadtarchiv Mannheim KF036617



Fortsetzung (Teil 2 - Entwicklung in der Nachkriegszeit und Erdgaszeitalter) folgt.

Klaus Gevatter

Quellen u. a.:

Peter Melzer, Dr. Michael Reinhard: *Die Geschichte des ehemaligen Gaswerks Mannheim-Luzenberg.*

Archiv Helga Weber, Heimatmuseum Sandhofen

Bildquellen: Sammlung Klaus Gevatter, Sammlung ProGaslicht, Firma Georg Fischer, Singen am Hohentwiel; Firma Himmel, Tübingen; Firma Vulkan, Köln; Firma Gebr. J. & C. Schneider in Hamm/Westfalen.

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT – FREIBERG (SACHSEN)



Zwischen Dresden und Chemnitz – quasi in der Mitte des Freistaats Sachsen – liegt die durch Bergbau bekannte Stadt Freiberg. Nach Dresden sowie nach Chemnitz sind es jeweils lediglich 31 Kilometer, 82 Kilometer beträgt die Entfernung nach Leipzig, 120 Kilometer sind es bis Prag und 180 Kilometer bis Berlin. Heute ist Freiberg Kreisstadt des Landkreises Mittelsachsen und beherbergt seit 1765 mit der Bergakademie Freiberg die älteste technisch-montanwissenschaftliche Universität der Welt. Bergbau und Hüttenindustrie prägten bis 1969 die Kommune, heute ist Freiberg Standort für Hochtechnologie auf dem Gebiet der Halbleiterfertigung und der Solartechnik. Die Stadt zählte Ende 2015 knapp 40.000 Einwohner.

Für Besucher der um 1162/1170 entstandenen Stadt Freiberg ist vor allem die historische Altstadt mit ihrem unveränderten Grundriss aus dem 12./13. Jahrhundert interessant. Sie ist von Resten einer Stadtmauer umgeben und umfasst zahlreiche historische Gebäude. Insgesamt befinden sich mehr als 1.250 Denkmale technischer oder kultureller Art in Freiberg.

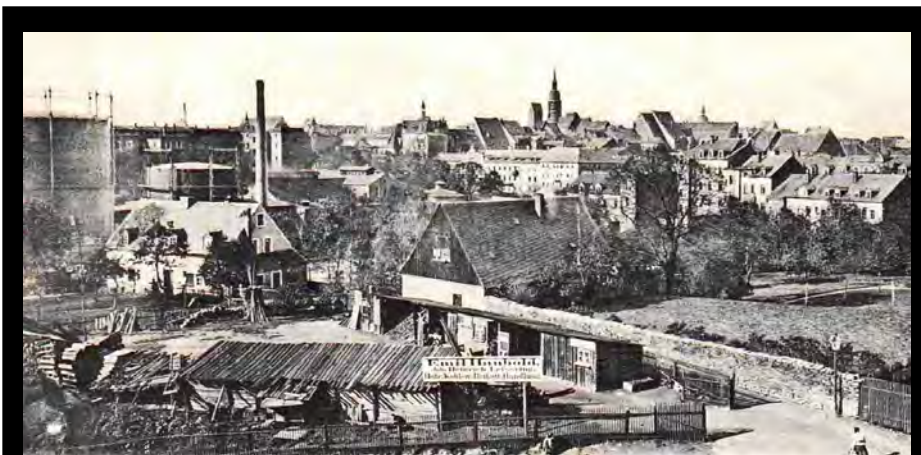
Der Name der Stadt dürfte auf die sogenannte Bergfreiheit, also dem Schürfrecht eines Zugezogenen, zurückzuführen sein. Viele Jahre wurde hier Silber gefördert, im Jahr 1913 wurde der Silberbergbau jedoch wegen des Verfalls des Silberpreises eingestellt. Danach wurde bis 1969 Blei-, Zink- und Zinn gefördert. Im Oktober 1944 wurden Teile der Stadt (Bahnhofsvorstadt) durch amerikanische Bomben zerstört oder beschädigt. Seit Juli 2019 ist Freiberg zusammen mit der „Montanregion Erzgebirge/Krusnohori“ UNESCO-Weltkulturerbe.

BRG

DAS GASWERK IN FREIBERG UND DIE STADTBELEUCHTUNG

Die Stadt Freiberg leistete bei der Entwicklung der Stadtbeleuchtung seinerzeit Pionierarbeit. Am 18. Januar 1802 fragt Senator Alexander Köhler den Stadtrat zu Freiberg an, die Stadt mit einer öffentlichen Stadtbeleuchtung auszustatten. Und noch im selben Jahr, am 27. September, berichtet Köhler über die Errichtung von 131 Laternen, die aber noch mit Öl betrieben wurden.

Drei Jahre später sind in Freiberg bereits 266 Glocken- und 60 dreieckige Laternen auf Wandauslegern, sowie 9 Glockenlaternen auf freistehenden Masten vorhanden. All diese 335 Laternen wurden ausschließlich mit Öl betrieben. Das Jahr 1812 ist ein Meilenstein in



Das Gaswerk Freiberg um 1900, im Hintergrund die Stadtsilhouette



Wilhelm August Lampadius und seine konstruierte Gaslaterne (hier ein Nachbau). Bilder: unbekannt und unokorno

der Geschichte der deutschen, auch europäischen Geschichte des Gases. Professor Wilhelm August Lampadius bringt an seinem Privathaus Fischergasse 6 Ecke Kornegasse, später Fischerstraße bzw. Lomonossowstraße zu DDR-Zeiten, die erste mit Gas betriebene Laterne an. Lampadius plant im Jahre 1815 für die Beleuchtung der Halsbrücker Amalgamierwerke eine umfangreiche Gasbeleuchtung, die am 24. Januar 1816 eröffnet wird. Vier Tage später fliegt der Gasbehälter aber infolge unsachgemäßer Bedienung in die Luft und sorgt für erhebliche Zerstörungen an der Anlage. Die Anlage geht nach Reparatur und Verbesserungen an der Sicherheit am 02. Mai gleichen Jahres wieder in Betrieb.



Denkmal auf dem Petersplatz. Von Gaslaternen keine Spur. J. Poppel, Stahlstich von 1856.

Ein zweites, nicht zu unterschätzendes Problem waren die Vorurteile der Freiburger Bevölkerung gegen die Verwendung des Gases durch die anfangs in Halsbrücke hervorgerufene Explosion. Man hatte Furcht vor einer Zerstörung des Hauses und auch die Händler, welche mit Öl und Kerzen ihren Lebensunterhalt verdienten, konnten der neuen Beleuchtungsart natürlich nichts Positives abgewinnen, weil sie um ihre Existenz fürchteten. Auch von behördlicher Seite wurde das neue Gaslicht in Misskredit gebracht unter anderem mit der Begründung die hellere Beleuchtung lade zum längeren Verweilen auf der Straße ein und fördere somit Erkältungen (!) oder vom moralischen Standpunkt aus gesehen, würden Trunksucht und Unzucht gefördert werden. Schließlich wurde auch noch von Seiten der Polizei ins Feld geführt, dass die Pferde scheuen und Diebe dreister würden. 1836 wurden die wandmontierten Öllaternen nicht wieder angebracht. Stattdessen installierte man 35 seilmontierte Laternen.

Bis zum Jahre 1825 ist diese Beleuchtungsanlage unverändert in Betrieb und gibt keinen Anlass zu Störungen, so dass Lampadius den Antrag zur Erweiterung der Anlage stellt und eine Summe von 4.273 Talern investiert wird. Im Oktober 1827 geht diese erweiterte Anlage in den Halsbrücker Hüttenwerken ans Gasversorgungsnetz und sie war bis 1895 unverändert in Betrieb! Erst die Einführung des elektrischen Lichtes beendete ihre Existenz.

In der Stadt Freiberg hingegen brannten weiterhin die Öllaternen, 270 an der Zahl. Im Jahre 1835 wird zwecks Einsparung von Kosten diese Beleuchtung auf das unbedingt notwendige reduziert, sodass diese nur noch an öffentlichen Gebäuden genutzt wird.

Die Erfolge mit der Gasbeleuchtung in Halsbrücke, so sollte man meinen, hätten auch in Freiberg durchgeschlagen, aber dies war keineswegs so, denn die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse waren seinerzeit von Kriegsereignissen geprägt, die eine Entfaltung von Industrie wegen fehlenden Kapitals verhinderten. Hinzu kamen Hindernisse, die von Behörden und Regierungen bereitet wurden und die die fortschrittlichen Kräfte derart hemmten, dass diese nach und nach ermatteten und aufgaben. So hat auch Blochmann, neben Lampadius ein genialer Erfinder in Dresden, ganze zwölf Jahre gebraucht, um in der Landeshauptstadt Sachsens die Regierenden von der Nützlichkeit und Zukunft des Gaslichtes zu überzeugen, wobei sich dort sogar der Landesherr persönlich für die Sache einsetzte!



Das Zentrum Freibergs um 1850. Stahlstich, unbek.



Das erste Freiburger Gaswerk im Jahr 1847

DER GASBELEUCHTUNGS-ACTIEN-VEREIN

Im Jahre 1844 erfolgte ein Aufruf zur Beteiligung an der Gasbeleuchtung durch ein „Comité zur Einführung der Gasbeleuchtung“. Dieses Komitee gründete am 9. Juni 1845 den „Freiburger Gasbeleuchtungs-Actien-Verein“. Mitte 1846 machte der Verein der Stadt Freiberg ein Angebot, die vorhandenen 44 Hänge- und acht Glockenlaternen von Öl- auf Gasbeleuchtung umzustellen. Das städtische Gaswerk ging am 1. Januar 1847 in Betrieb. Es befand sich in der „Neuen Sorge“ unweit des Erbschen Tores, wo noch heute die Verwaltung der Stadtwerke ihren Sitz hat. Anfangs hatte das Rohrnetz eine Länge von 1.987 Ellen und erstreckt sich vom Gaswerk durch die Erbsche Straße, Burgstraße bis zum Hauptsteueramt (Schlossplatz) und vom Straßenkreuz am Rathaus / Kesselgasse über den Obermarkt und die Petersstraße bis zum Peterstor. Angeschlossen wurden 48 Abnehmer mit 153 Flammen. Die Baukosten betragen 26.010 Taler. Die Rohre bestanden aus Eisenguss und wurden mittels Muffen verbunden.

Am 1. Februar gleichen Jahres schloss der Verein mit der Stadt einen Vertrag über die erste öffentliche Gas- (Straßen-) Beleuchtung. Es handelt sich um 18 Gaslaternen und fünf kleine Kandelaber. Die jährliche Brennzeit wurde auf 703 Stunden festgelegt. 13 Öllaternen verschwanden ohne Ersatz. 1848 ist die Zahl der Gaslaternen auf 30 angewachsen. Noch vorhandene Öllaternen wurden weiterverwendet. Bis zum Jahre 1862 wurden nur sieben weitere Gaslaternen in Betrieb genommen. 1862 erreichte auch die Eisenbahn aus Richtung Dresden erstmals die Stadt. In diesem Jahr kam eine beträchtliche Zahl neuer Gaslaternen hinzu. Kurios mutet aber in dieser Zeit auch noch die weitere Zunahme der ölbetriebenen Laternen in der Stadt an. 1859 wird ein zweites Gasometer in Betrieb genommen und 1874 ein weiterer, der aber nach kurzer Zeit Probleme mit der Abdichtung bereitet und unter großem Aufwand repariert werden muss. Dies schmälert die bisher sehr guten wirtschaftlichen Ergebnisse des Vereins und führte zu Streitigkeiten mit den bauausführenden Firmen. 1875 stieg die jährliche Brennzeit der Laternen auf 1.100 Stunden an. 1887 wurden die Laternen und Kandelaber fortlaufend nummeriert. Es gab in Freiberg 496 Laternen, von denen 388 mit Gas und 108 mit Petroleum bzw. als Ligroinlampen (Leichtbenzin) betrieben werden. 14 Laternenwärter kümmerten sich um die Pflege und das tägliche Anzünden und Auslöschen. Die Laternen brennen nicht die ganze Nacht hindurch, so ändern sich die Löschzeiten der Gaslaternen auf dem Bahnhofsvorplatz nach Eröffnung der Bahnlinie nach Chemnitz entsprechend.

Die Ligroinbeleuchtung wurde bis Ende des Jahres 1887 durch einen Unternehmer für Rechnung der Stadt besorgt, der 3 ½ Pf. für die Brennstunde und Laterne erhielt. Die Stadt ist für die bauliche Unterhaltung zuständig. 1887 wurde die Ligroinbeleuchtung durch Petroleumbeleuchtung ersetzt.

Im Jahre 1883 gab es aber bereits einen elektrischen „Inselbetrieb“ in der Stadt. Es ist die Firma Paschke. Die Eisengießerei in der Nähe des Bahnhofs betreibt eine eigene Dynamomaschine, die von der werkseigenen Dampfmaschine angetrieben wird. 1897/98 erfolgte die Umrüstung der bisherigen Schnittbrenner auf Glühlichtbrenner. Dadurch wurde eine größere Lichtstärke und Gasersparnis möglich. Der Freiburger Stadtrat befasste sich 1899 mit der Errichtung eines E-Werkes und einer Straßenbahn und lässt mehrere Gutachten anfertigen. Der endgültige Vertrag dazu wurde am 19. November bzw. 27. Dezember 1899 mit der AEG in Berlin abgeschlossen. 24 elektrische Bogenlampen wurden in der Stadt installiert, welche ebenfalls von Hand gezündet werden müssen. Dem Absatz des Gases an die Stadt tat dies jedoch keinen Abbruch. Im Gegenteil,

durch intensive Bewerbung des Brennstoffes Gas und den Anschluss der Gemeinde Freibergsdorf an das städtische Gasnetz im Jahre 1903 stand die Betriebsleitung des Gaswerkes vor der Notwendigkeit, die Anlagen wiederum zu erweitern. Am 1. Dezember 1904 wurde der neue Kohlenbunker mit einem Fassungsvermögen von 3.000 Tonnen Kohle in Betrieb genommen. Er verfügte über 10 feuersichere Abteilungen. 1907 wurde das Retortenhaus verlängert und mit neuen Anlagen zur Gasgewinnung versehen.



Oben: Ligroinlampe. Bilder: pelam-forum; unten der Freiburger Bahnhof um 1900



Der am 11. August 1862 eröffnete Bahnhof



Das Empfangsgebäude des Freiburger Bahnhofes mit elektrischen Bogenlampen im Hintergrund (um 1905). Auch die Straßenbahn ist bereits im Betrieb (Fahrleitungsmast vorn rechts). Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 035310.



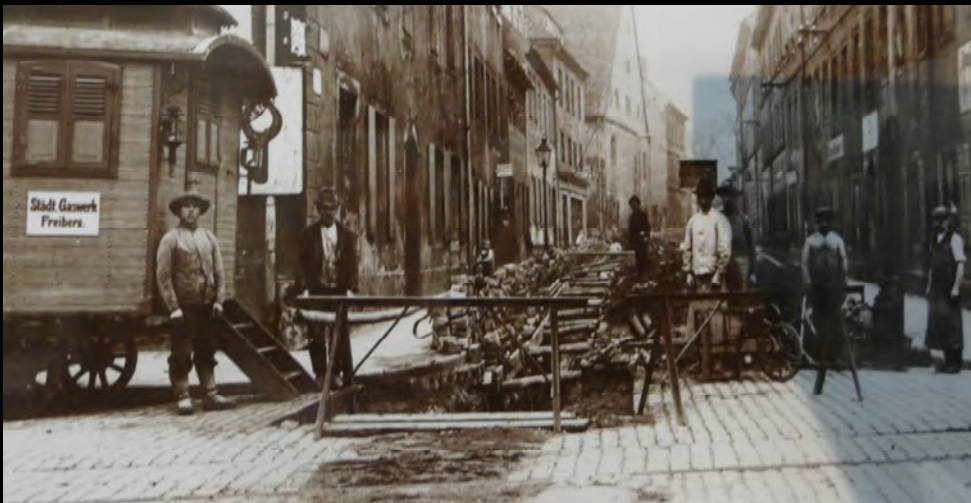
Eine sechseckige Gaslaterne mit Wandhalterung am alten Chemisches Institut der Bergakademie in der Brennhausgasse (um 1900).

Gleichzeitig erfolgte ein Neubau des Kesselhauses. Der neue Kessel ist ein Zweiflammrohrkessel mit einer Heizfläche von 45 qm. 1908 kam noch ein gleichartiger Kessel hinzu. Ein zweites Gashauptrrohr in Richtung Innenstadt mit einer lichten Weite von 450 mm diente ab 1906 der Stabilisierung der Gasversorgung. Am 9. Januar 1909 gab es im Reinigerhaus des Gaswerkes eine Explosion, wobei dieses erheblich beschädigt wird. Dieses Ereignis wurde zum Anlass genommen, die ohnehin notwendig werdende Erweiterung des Reinigerhauses nun sogleich in Angriff zu nehmen. Die drei neuen Reiniger haben eine Grundfläche von 24 qm, anstelle der bisherigen von 12 qm. Der Einbau von Doppelliliputbrennern macht den Absenkbetrieb während der verkehrsschwachen Zeiten möglich. Die letzten petroleumbetriebenen Laternen wurden 1909 außer Betrieb genommen und durch elektrische Glühlampen ersetzt. Dies ist vor allem in den Parkanlagen der Fall. Im Jahre 1913 verfügte Freiberg über 1.092 Gaslaternen und 84 elektrisch mit Glühlampen betriebene Laternen. Hinzu kamen einige Lichtbogenlampen. Der 15. Januar 1914 bringt für die Laternenanzünder das „Aus“. Am nächsten Tag wurden 1.030 Gaslaternen mittels BAMAG-Fernzündung in Betrieb genommen. Das Zünden der Laternen erfolgt mittels Zündflamme und Druckwelle im Gasrohrnetz. Der 1.

Weltkrieg geht auch am Freiburger Gaswerk nicht spurlos vorbei. Wichtige Instandhaltungs- und Erweiterungsarbeiten können nicht getätigt werden und die städtische Straßenbahn musste ihren Betrieb am 31. Dezember 1919 für immer einstellen. 1921 entsteht der Gedanke das Freiburger Gaswerk zu einem Ferngaswerk zu erweitern. Der Plan wird nicht verwirklicht. Im November 1923 kostete der Kubikmeter Gas infolge der galoppierenden Inflation schließlich 35 Milliarden Mark.

Die Versorgung der Stadt mit Wasser, Gas und Strom erfolgte durch die eigenwirtschaftlich geführten Freiburger Stadtwerke bereits seit dem Jahre 1924.

1928 bekam die Gemeinde Hilbersdorf b. Freiberg Anschluss an das Stadtgasnetz. Nach der Weltwirtschaftskrise 1929 machten sich nun dringende Erneuerungsarbeiten am Gaswerk erforderlich, um die Leistungsfähigkeit zu steigern. Dazu werden 3 Projekte untersucht. Diese Untersuchung beinhalteten den fast völligen Neubau des Gaswerkes. Zudem musste es einen Gleisanschluss an die Reichsbahn erhalten, was aber bei dem bisherigen Standort mitten in der Stadt zu einem unlösbaren Problem führen würde. (Das gleiche Problem hatte bekanntermaßen das E-Werk). Der Neubau außerhalb des Stadtgebietes war in dieser Zeit jedoch nicht finanzierbar. Somit blieb als wirtschaftlichste Variante nur die



Oben: Verlegung einer Gasleitung um 1900; unten: Gedenktafel zur Einführung der BAMAG-Fernzündung. Bilder: Archiv Bergakademie Freiberg



Stilllegung der eigenen Gaserzeugung und somit der Fremdbezug. Mit der Gasversorgung Ostsachsen (Gosag) in Heidenau wurde ein Vertrag über die Lieferung von Ferngas abgeschlossen und eine 24 km lange Ferngasleitung von Tharandt durch den Grillenburger Wald nach Freiberg verlegt. Diese Ferngasleitung bestand nun aus Stahlrohren, um mit einem höheren Gasdruck arbeiten zu können, welcher bei Ferngas benötigt wird. Die Arbeiten begannen noch im Jahre 1929, mussten aber infolge des Winters ruhen. Am 20. April 1930 wurde die neue Ferngasleitung schließlich in Betrieb genommen.



Prächtiger Gaskandelaber auf dem Untermarkt, Blick nach Süden.
Bild: Deutsche Fotothek, df Hauptkatalog 0443830



Rundmantellaterne mit zweiflammigem
Stehlicht-Brenner auf Gusskandelaber (1903)

Vom Tag der Inbetriebnahme des Freiburger Gaswerkes im Jahre 1847 bis zur Einstellung der Erzeugung 1930 wurden 88.506.395 cbm Gas erzeugt. Die vorhandenen Gebäude wurden anderen Zwecken dienstbar gemacht oder auch abgerissen. So übernahm die Feuerwehr der Stadt das Kohlenbunkergebäude und auch das Rote Kreuz fand in einigen Räumlichkeiten Platz. Im ehemaligen Gasbehälterhaus an der Hornstraße wurden bereits im Jahre 1892 die städtischen Schwimmhallen eingerichtet. Das E- Werk hingegen stellte erst im Jahre 1970 seinen Betrieb ein, nachdem die Umstellung in Freiberg auf Wechselstrom endgültig abgeschlossen war. Seit 1923 arbeitete es nur noch als Umformerwerk, Kesselanlagen und Generatoren wurden abgebrochen.

1962 erfolgte die Eingliederung der Gasstraßenbeleuchtung in den VEB Stadtwirtschaft Freiberg, Abteilung Stadtbeleuchtung. Drei Jahre später, im Jahre 1965, begann die Stilllegung der Freiburger Gasstraßenbeleuchtung.

Fortsetzung des Textes auf Seite 60



Der Obermarkt vor 1920. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkat. 0443829



Gaslicht und elektrisches Bogenlicht (ca. 1910). Das Rathaus mit Obermarkt. Der Gaskandelaber entspricht dem Dresdner „Blochmann-Kandelaber“. Die Ritterlaterne mit Stehlicht und Fernzündler. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0443826



„Transparent“-Gaslaterne mit Werbung auf dem Glasmantel „Koche und Heize mit Gas“. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0009242



Rundmantellaternen auf gusseisernen Maueraufsätzen im Albertpark (1906). Bild: Brück & Sohn Kunstverlag



Gaslaterne an einfacher Wandbefestigung in der Donatsgasse mit Donatsturm (1913). Bild: Brück & Sohn Kunstverlag



Oben: Am Mühlgraben um 1915 mit Gaslaterne an Wandkonsole. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0443820; unten Gaslaterne am Rathaus 1931. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0002676



Mehrmögiger Gaskandelaber mit Dom und Stadtmuseum. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0040039



Im Jahr 1933 unterhielt die Stadt Freiberg 393 Gasleuchten mit Druckwellenfernzündung sowie 107 elektrische Leuchten (Quelle: Gasstatistik).



Nicht näher bezeichnete Straße um 1910. Ritter-Rundmantellaternen auf Dresdner Blochmann-Gusskandelabern.

Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0350290

Hauptgrund waren die verschlissenen gusseisernen Gasrohre und die im Winter 1962/63 durch strengen Frost bis in 1,20 m Tiefe oft gebrochenen Muffen und daraus folgende Undichtigkeiten. Gussrohre benötigen im Gegensatz zu den später verlegten Stahlrohren keinen besonderen Korrosionsschutz. Der ständig wachsende Straßenverkehr machte ihnen aber zunehmend zu schaffen. In der Folge kam es zu Kohlenmonoxidvergiftungen und einigen Todesfällen durch ausströmendes Gas. Beim damals verwendeten Stadtgas ein großes Problem. Schnellstens mussten die defekten Stellen abgedichtet und gusseiserne Gasleitungen durch ummantelte Stahlrohre ersetzt werden. Zu dieser Zeit betrieb die Stadt die Gasstraßenbeleuchtung vorwiegend in Nebenstraßen des Stadtzentrums, der Unterstadt und auf den Hauptwegen des Albertparks.

Im Jahre 1965 wurde die zentrale Druckwellengebung in der Behälterstation Hornstraße außer

Betrieb genommen und das allabendliche Zünden und morgendliche Verlöschen der Gaslaternen wurde eingestellt. Manuelles Zünden und Löschen an historischen Stellen der Stadt fiel den zu hohen Kosten zum Opfer. Somit verlosch die allerletzte Gaslaterne im Februar 1967 in der Rinnengasse, nachdem zuletzt noch drei Kollegen die Unterhaltung der verbliebenen Laternen vornahmen.



Die Enge Gasse: Elektrische Beleuchtung, montiert an Hauswänden und mittels Freileitung versorgt. Hinten links eine Wandhalterung ohne Gaslaterne (1964). Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0002665



Wandhalterung ohne Gaslaterne in der Gerbergasse (1964). Bild: Dt. Fotothek df Hauptkatalog 0002658

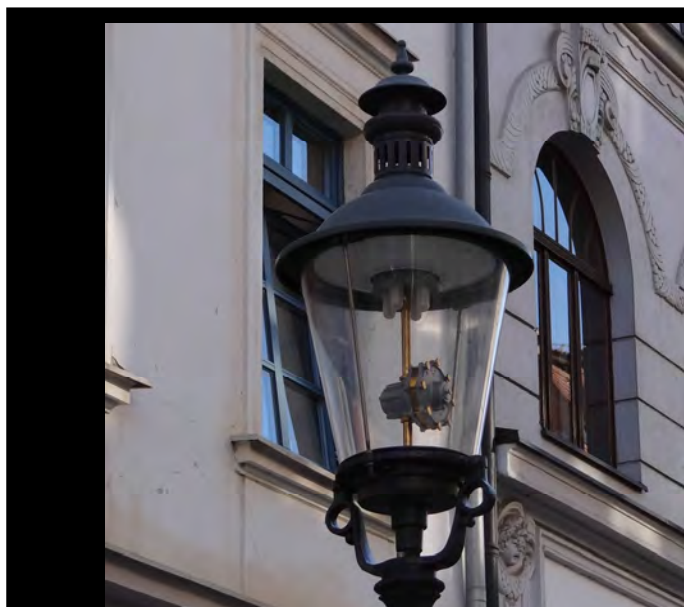
Die vorhandenen beiden Glockengasbehälter wurden lediglich zur Reserve bereitgehalten, da die Gasversorgung ab 1966 über eine Fernleitung aus dem Kombinat Schwarze Pumpe in Lauchhammer erfolgte. Sie wurden 1968 stillgelegt und abgebrochen.

Auch die seit 1892 als Schwimmhallen und später für Fischzucht genutzten Behälter wurden beseitigt.

Zwischen 1965 und 1970 erfolgt der Ersatz der Gasbeleuchtung im Bereich der Stadt durch elektrische Beleuchtung mittels Hochdruck-Quecksilberdampf-Lampen (HQL). In der Umstellungsphase kam es zu zeitweise völliger Dunkelheit in den Altstadtgassen, da die neue elektrische Beleuchtung noch nicht fertig installiert war.

Zum 30. April 1964 wurden im damaligen Bezirk Karl-Marx-Stadt zu dem auch Freiberg gehörte, weitere örtlichen Gaswerke stillgelegt: Rochlitz, Crimmitschau, Hohenstein-Ernstthal, Mittweida und Aue. Weitere Gaswerke folgten und perspektivisch sollten nach 1970 nur noch die beiden Gaswerke in Plauen und Karl-Marx-Stadt in Betrieb sein und die Versorgung mit Fern(stadt)gas sicherstellen.

1973 begann die Umstellung von Stadtgas auf Erdgas. Eine neue Erdgasleitung aus der damaligen Sowjetunion wurde über die CSSR in die Chemieregion Buna/Leuna gebaut. Über diese Leitung erfolgte von einem Abzweig in Sayda der Bau einer Zweigleitung über Berthelsdorf nach Freiberg. Die Umstellung zog sich bis zum Jahre 1976 hin. Zahlreiche Industriebetriebe wurden an die Erdgasversorgung zu technischen Zwecken angeschlossen, darunter auch fast alle Bäcker in der Stadt Freiberg. Der wohl wirklich allerletzte Gaslaternenpfahl wurde 2003 in der Siedlung am Seilerberg entfernt. Er bestand aus Beton und war nur noch in Fragmenten erhalten. Erdkörbe der gußeisernen Laternen hingegen findet man auch im Jahre 2019 noch recht zahlreich meist an Bordsteinkanten.



Attrappe einer Gaslaterne mit BAMAG-Fernzünder in der Altstadt von Freiberg (2019). Bild: Joachim Raetzer



Und im Jahre 2013 wurde tatsächlich in Freiberg auch wieder eine Gaslaterne in Betrieb genommen. Sie befindet sich zu Ehren Professor Lampadius am Haus Ecke Obermarkt / Kirchgasse, an jener Stelle, wo seinerzeit die ersten Versuche mit der Erzeugung von Gas auf dem Obermarkt erfolgten (*Bilder rechts*). Die Laterne entspricht in ihrem Aussehen jener Laterne vor 200 Jahren und lässt sich über Funk an- und abstellen.

Thorsten Adler

Quellenangabe:

- Festschrift 150 Jahre Gas in Freiberg 1847 - 1997
- 10 Jahre VEB Energieversorgung Karl-Marx-Stadt 1954 – 1964
- Angabe Tiefbauamt Freiberg Abt. Stadtbeleuchtung
- Eigene Aufzeichnungen des Verfassers
- Aussagen der ehemaligen Beschäftigten



Bilder: Bettina Raetzer-Grimm

DAS KURZE LEBEN DER FREIBERGER STRAßENBAHN (1902-1919)

Für viele Freunde des Gaslichts und historischer Technik sind stets auch die lokalen, historischen Entwicklungen des öffentlichen Nahverkehrs von Interesse. Der Autor der Reportage über die Gasbeleuchtung von Freiberg hat dazu einen sehr interessanten Artikel geschrieben, der im Straßenbahn-Magazin Nr. 11/2019 erschien. Wir veröffentlichen diesen Artikel an dieser Stelle in stark gekürzter Form, ergänzt um interessante Gaslaternen-Bilder.

ALLGEMEINES UND VORGESCHICHTE

Die Straßenbahn der alten Bergstadt Freiberg war nicht einmal 20 Jahre in Betrieb. Um es gleich vorweg zu nehmen: sie war von Anfang an eine Fehlinvestition. Aus heutiger Sicht würde man sie als „Modeerscheinung“ betrachten, gab es doch Anfang des 20. Jahrhunderts in vielen kleinen und mittleren Städten das Bestreben, dieses neue elektrische Verkehrsmittel besitzen zu "müssen", um zu zeigen: Es geht mit der Entwicklung der Industrie und des Wohlstandes steil bergauf... Nur, leider überhoben sich viele Stadtgemeinden oft finanziell und der Ausgang des 1. Weltkrieges mit seinen fatalen Folgen tat sein Übriges.



*Straßenbahn in der Leipziger Straße, rechts ein Dresdner Blochmann-Kandelaber mit Ritterlaterne. Der Glasmantel trägt eine Beschriftung, vermutlich einen Hinweis auf die Haltestelle.
Bild: Brück & Sohn, Meissen*

Die Eisenbahn erreichte die Bergstadt 1862 aus Richtung Dresden und 1869 aus Richtung Chemnitz. Endlich begann sich auch in Freiberg die kapitalistische Wirtschaftsweise durchzusetzen. Die Einwohnerzahl entwickelte sich von nun an sprunghaft. Bis 1885 stieg sie auf 25.000. Hauptursache war das Gründungsfieber aufgrund des gewonnenen Krieges gegen Frankreich im Jahre 1871. Neue Gebäude kamen nun in rascher Folge hinzu: Bahnhof, Postamt, Gericht und Schulen. Zwischen 1880 und 1900 entstanden zahlreiche neue Häuser mit großstädtischem Anspruch. Der Freiburger Bahnhof bekam 1873/74 zwei und 1890 gleich noch drei weitere Strecken hinzu. Er wurde bis 1904 großzügig erweitert, um den gestiegenen Anforderungen gerecht zu werden. Die Strecke nach Nossen stellte über Riesa einen Anschluss zur Elbe und weiter nach Berlin her. In Richtung Süden wurde das böhmische Becken mit seiner dort lagernden Kohle bei Brüx erreicht. Aufgrund des großen Bedürfnisses an Wohnraum für Arbeiter entstanden exakt geplante Gründerzeitviertel auf dem Reißbrett, welche zwischen die organisch gewachsenen Ausfallstraßen-Vorstädte konstruiert wurden. Um 1900 zeigt eine Postkarte in Form eines Zukunftsbildes den Obermarkt als Verkehrsknoten mit Straßenbahnlinien in alle Richtungen.

Demgegenüber sah die Realität ganz anders aus: das Stadtbild hatte sich im Kern nicht sonderlich verändert. Die andernorts progressive Entwicklung blieb in Freiberg aus. Der herrschende erzkonservative Geist hatte in Freiberg höchstens klein- und mittelständische Betriebe entstehen lassen, deren Produktionsprofile meist eng an den Bergbau angelehnt waren. Positiv daran war zumindest, dass Freiberg der radikale Umbau zur City erspart blieb und damit heute ein selten so komplettes Abbild einer mittelalterlichen Stadt zeigt.

So verwundert es auch nicht, dass die 1902 in Betrieb genommene Straßenbahn nur relativ Bedeutungsloses verband und kein echtes Massenbeförderungsmittel wie in anderen Städten wurde, da die entsprechende Großindustrie fehlte. Einzige Ausnahme war die an der Frauensteiner Straße 1904 errichtete riesige Porzellanfabrik, in welcher Isolatoren für die aufkommende Elektroindustrie gefertigt wurden. Man war dort in der Lage, Hochspannungsversuche mit Spannungen bis zu einer Million Volt durchzuführen.



Beispiel einer Leipziger Gaslaterne mit Hinweis „Haltestelle“. Bild: BRG

DAS ELEKTRIZITÄTSWERK UND DER BAU DER STRAßENBAHN

Der Plan, in Freiberg ein Elektrizitätswerk zu errichten, beschäftigte die Stadtverwaltung schon seit 1889. Nach einem Besuch der Elektrischen Ausstellung in Frankfurt am Main im Jahre 1891 erfolgte im Jahr darauf ein eingehendes Gutachten, welches ein Herr Professor Erhard erstellte. Dieses wurde im Jahre 1893 um die Frage der Errichtung einer Straßenbahn in Freiberg ergänzt. Auf das Jahr 1893 geht erstmals überhaupt ein Hinweis auf ein motorgetriebenes Verkehrsmittel in der Bergstadt Freiberg zurück. Es handelt sich um ein Angebot des Dresdner Ingenieurs für Bergwerksanlagen Carl Lührig an das städtische Gas- und Wasserwerk und beinhaltete eine Straßenbahn mit Gasmotorenantrieb, umgangssprachlich auch als „Gasbahn“ bezeichnet. Erfahrungen mit einem derartigen mit Leuchtgas betriebenen Verkehrsmittel lagen in Dresden mit einer Linie vom Albertplatz nach der Großenhainer Straße vor. Die Betriebskosten stellten sich für einen cbm Leuchtgas mit zehn Pfennig günstig dar.



Das Freiburger Elektrizitätswerk (links). Bild: Slg. PGL

DIE IDEE EINER GAS-STRASSENBAHN

Die Gasstraßenbahn geht auf die seit den 1880er Jahren heftig entbrannte Rivalität zwischen Gas und Elektrizität zurück. Nachdem das Gas zuerst dank Einführung der Regenerativlampen, dann aber vor allem durch das Aversche Gasglühlicht, wieder Oberwasser gegen über der Elektrizität bekam, ging der Kampf bei den nun immer wichtigeren Straßenbahnen weiter. Hier lagen die Vorzüge der elektrischen Straßenbahn eigentlich auf der Hand.

Doch inzwischen hatten sich auch die Gasmotoren technisch stark verbessert. Kein Wunder, dass man daran dachte, diese billige und bequeme Betriebskraft auch für den Straßenbahnbetrieb zu verwenden. Unterstützt wurde diese Idee dadurch, dass man schon früher gelernt hatte, das Gas zu komprimieren und dadurch in einem verhältnismäßig kleinen Raume aufzuspeichern. Mit Hilfe solcher Gasspeicher waren schon seit geraumer Zeit die Eisenbahnwagen mit Leuchtgas versehen worden. Eine Erfindung von Julius Pintsch in Berlin, dessen sogenannter Druckregulator ermöglichte es, das Gas mit vollkommen gleichmäßigem Druck austreten zu lassen. Durch geschickte Vereinigung dieser bereits bekannten und bewährten technischen Einrichtungen gelang es nun – jedoch auch erst nach vielen mühsamen Versuchen – dem Ingenieur Carl Lührig in Dresden, einen brauchbaren Gasmotorwagen zu erbauen. Leider erlebte er nicht mehr die Freude, sein Werk vollendet zu sehen – im Juli 1893 starb er inmitten der Bestrebungen, seine Erfindung zu verwerten. Aber seine Arbeit war nicht vergebens gewesen.

Im März 1894, nachdem schon vorher in Dresden sowie kurz danach in London vielversprechende Versuche mit dem Gasmotorwagen durchgeführt worden waren, trat die „Dessauer Straßenbahngesellschaft“ mit dem zur Ausführung ausreichendem Kapital zusammen. Mit der Anlage einer Strecke von 4,4 Kilometern wurde der Anfang gemacht und die Bahn bewährte sich so, dass schon bald eine Erweiterung erforderlich wurde. Auch strenge Winter oder Dauerfrost hatte die Dessauer Bahn gut bestanden.

Die Wagen unterschieden sich äußerlich nur wenig von den gewöhnlichen Straßenbahnwagen. Unterhalb des Wagens, und zwar neben und zwischen den Radachsen, lagen drei zylindrische Behälter für den Gasvorrat. Das Gas wurde auf einen Druck von 6 Atmosphären zusammengepresst, so dass die Behälter die sechsfache Menge Gas aufnehmen konnten, als es ohne Presspumpe möglich gewesen wäre. Die Presspumpen waren in einem besonderen, kleinen und unscheinbaren Gebäude untergebracht, wo sie durch einen Gasmotor betrieben wurden. Dieser füllte einen oder mehrere Vorratsbehälter, aus dem das Gas mittels eines beweglichen Schlauches in die Gasbehälter des Wagens gefüllt wurde. Die hierzu erforderliche Arbeit war nach wenigen Minuten beendet, danach war der Wagen zur Fahrt bereit; er bedurfte erst nach vollendeter Reise einer erneuten Füllung. Bis dahin war er von der Gasleitung unabhängig. (Bild rechts)

Zum Betrieb wurden Motoren mit sieben PS verwendet. Ihre beiden Zylinderkolben wirkten auf eine gemeinsame Kurbelwelle. Die Zündung des Gases geschah elektrisch. Der Motor lag völlig versteckt unter einer Sitzreihe und war vom Wagen-Inneren vollständig getrennt. Aus Gründen der öffentlichen Sicherheit war eine Geschwindigkeit von höchstens zwölf Kilometern in der Stunde vorgeschrieben, allerdings konnte er auch deutlich schneller fahren. Die Gasmotoren lieferte die Motorenfabrik Deutz bei Köln, während die Wagenkästen vom Dresdner Unternehmen Carl Stoll gebaut wurden. Die Wagen waren 3,5 m lang, wogen ca. 5 Tonnen und boten Platz für bis zu 36 Personen. Äußerlich unterschieden sie sich kaum von den bisherigen Pferdebahnwagen.

Die Dresdner Gasstraßenbahn wurde nur knapp zwei Jahre, zwischen dem 27. Juli 1894 und dem 15. März 1896 betrieben. Später folgten bis zum Jahresende 1896 noch gelegentliche Fahrten, bevor die Fahrzeuge nach Dessau verkauft wurden. Hier waren sie noch bis zur Betriebseinstellung 1901 im Einsatz. In Dresden setzte sich, so wie in den meisten anderen Städten, der elektrische Straßenbahnbetrieb durch.

BRG

EINE GAS-STRASSENBAHN FÜR FREIBERG

Die Gaskomprimierstation sollte am Schlossplatz erbaut werden. Auf einer Stadtratssitzung am 9. Juni 1893, auf der u.a. auch die Umgestaltung der bereits vorhandenen Pferdedroschken behandelt wurde, entschloss man sich mit Carl Lührig einen Vertrag über 50 Jahre abzuschließen. Vorgesehen war eine eingleisige Strecke ausgehend vom Bahnhof über die Bahnhofstraße, Wernerplatz, Erbische Straße und Burgstraße, Schlossplatz nach der Leipziger Straße und weiter über die Hainichener Straße bis nach Friedeburg. Es sollte im 15 Minutentakt, in Spitzenzeiten sogar im 7,5 Minutentakt von früh sieben Uhr bis abends zehn Uhr gefahren werden. Wegen der 1894 stattfindenden Gewerbe- und Industrieausstellung wollte man die Verhandlungen beschleunigt abschließen. Gleichzeitig wollte man aber auch ein Angebot des Dresdner Ingenieurs Röber überprüfen, welches die Errichtung einer Straßenbahn mit einem Gas-, Elektro- oder Petroleummotor enthielt. Über einige Vorerörterungen kam man aber letztlich nicht hinaus und das Vorhaben versickerte im Sand, da man sich keine grundlegenden Vorteile für Freiberg versprach.



Gas-Straßenbahn

Einen wesentlichen Grund für das Scheitern dieser „Gasbahn“ sah der Stadtrat nämlich in dem unausgereiften System dieser Antriebsart, die in Dresden über einen Großversuch auf oben genannter Strecke auch nicht hinausgekommen war.



Straßenbahnschiene aus
Freiberg, Privatsammlung
Tippmann

Neben Motorenlärm, technischen Störungen und Gasgeruch wurde die zu geringe Leistung in Steigungen als hinderlich gerade auch für die Bergstadt Freiberg angeführt. Das System des Gasantriebes bei Straßenbahnen funktionierte dann nur in der topografisch recht flachen Stadt Dessau (1905 auf elektrischen Antrieb umgestellt) und in Hirschberg in Schlesien. Daraus resultierend entschlossen sich die Freiburger Stadtväter am 24. Mai 1895 dieses Antriebssystem nicht weiter zu verfolgen. Auch ein zwischenzeitliches Angebot der Freiburger Elektrofirma Häßler & Süß für die Dauer der Gewerbeausstellung im Jahre 1894 zwischen dem Bahnhof und dem Ausstellungsgelände eine provisorische elektrische Straßenbahn zu errichten, wurde im Stadtrat diskutiert aber schließlich abgelehnt. Aber bereits am 19. November 1894 fasste der Stadtrat den Beschluss, eine auf Kosten der Stadt zu erbauende „elektrische Zentrale“ zu schaffen und nicht lange darauf sollte nun doch eine Straßenbahn mit ins Auge gefasst werden, und man arbeitete zielgerecht auf eine Konzessionierung hin.

Nach dem Ausscheiden des Bürgermeisters Dr. Heinrich Gustav Beck im September 1896 wurden die Verhandlungen mit bisher zwei Gesellschaften weiter ausgedehnt und auch weitere Angebote anderer Unternehmen eingeholt. So kam man bald zu einem gewissen Abschluss der Verhandlungen. Im Jahre 1898 unterbreitete die Firma Hoener & Rohen aus Berlin einen interessanten Vorschlag, Freiberg und Brand-Erbisdorf mittels einer meterspurigen, elektrisch betriebenen Kleinbahn unter Benutzung der Straßen der beiden Städte zu verbinden. Dieses damals durchaus als sinnvoll für die Zukunft zu betrachtende Projekt wurde leider nicht weiter verfolgt, da man die seit 1890 mit der Eisenbahn (über Berthelsdorf) bereits bestehende Verbindung als ausreichend erachtete. Im Mai 1899 wurde Oberingenieur Meng vom Städtischen Elektrizitätswerk Dresden beauftragt, ein abschließendes Gutachten über den Bau und Betrieb eines Elektrizitätswerkes nebst elektrischer Straßenbahn zu erstellen. In diesem Gutachten erfolgte auch der Vergleich des Betriebes des Kraftwerkes bezüglich Kohle- oder Gasmotorenbetriebes. Die Variante Gasantrieb sprach für sich und war prinzipiell der Variante mit Dampfmaschinen in Verbrauch

und Betrieb überlegen, zumal das städtische Gaswerk genügend Gas hätte liefern können und sich nicht weit von der geplanten Kraftzentrale befand. Dennoch traute die Stadt der neuen Antriebstechnik nicht so recht einen störungsfreien Betrieb zu, weil man die Technik der Großmotoren noch nicht als ausreichend ausgereift betrachtete. Im Jahre 1900 trat dann die Verwaltung der Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen an die Stadt heran, da sie die Elektrifizierung des Freiburger Hauptbahnhofes seit geraumer Zeit beabsichtige. Dieser künftige Großkunde für Elektroenergie war dann der ausschlaggebende Punkt das E-Werk endlich zu bauen.

ENTSCHEIDUNG FÜR GLEICHSTROM



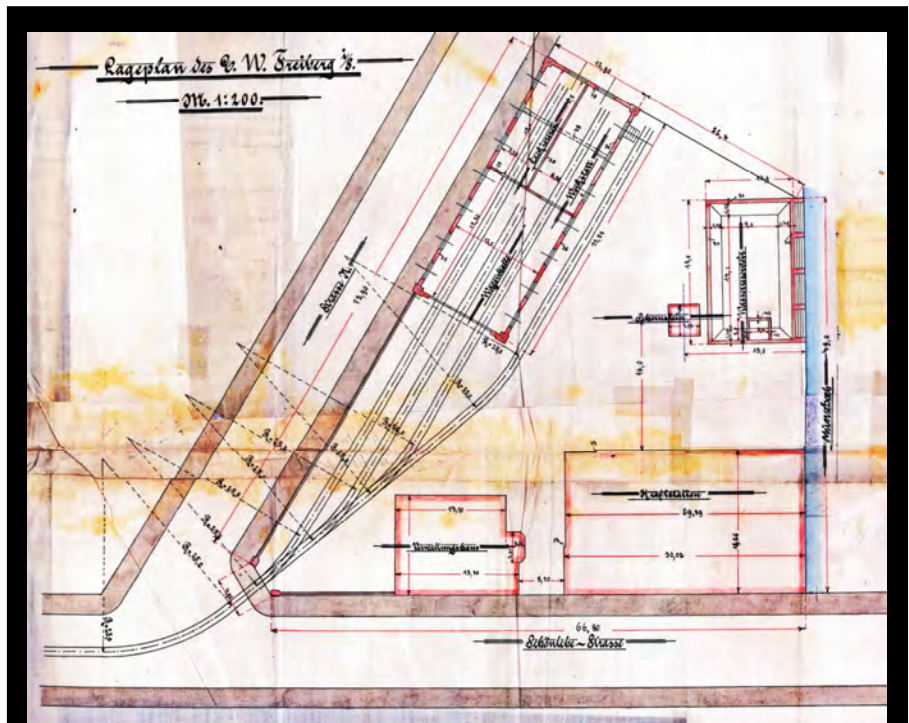
Man konnte nun nicht mehr länger warten, da die Anfrage der Staatsbahn an die Stadt bereits im August 1899 nicht eindeutig beantwortet worden war. Der Stadtrat handelte nun in großer Eile, um nicht auch noch diesen Großabnehmer zu verlieren. Das weitere Vorgehen in Bezug auf die Auswahl des Standortes und die Versorgung mit Betriebsstoffen kann man nur als übereilt und dilettantisch bezeichnen, denn es nahm jegliche Möglichkeiten für eine Erweiterung und einen zukunftsweisenden Betrieb nicht nur der Straßenbahn, sondern auch der Stadt mit Elektroenergie, für deren Versorgung man sich für den Gleichstrom entschied. Der zukünftige Standort inmitten der Stadt, eingezwängt zwischen neu entstehenden Wohngebieten und Straßen, sprach für wenig Sachkompetenz der Stadtoberen. Hinzu kam, dass man noch nicht einmal auf die Ästhetik des Stadtbildes Wert zu legen schien, denn die Gleichstromleitungen zu den Häusern sollten beidseitig als Freileitungen auf dicken eisernen Masten entlang der Straßen ausgeführt werden, um Kosten für die Verkabelung zu sparen. (Bild links). Dies wurde zumindest dann doch nicht überall praktiziert, nachdem es Proteste gab. Am 20. September 1899 verhandelte Bürgermeister Dr. Max Otto Schroeder, dem Herr Meng aus Dresden zur Seite stand, mit dem Direktor der AEG, Herrn Rathenau in Berlin, über den Bau und Betrieb des E-Werkes nebst Straßenbahn in Freiberg. Das Ganze erfolgte dann auf einem gewissen Druck seitens der AEG hin und Dr. Schroeder unterschrieb einen Vorvertrag mit einer Pacht über zehn Jahre mit der AEG, da die finanziellen Mittel der Stadt begrenzt waren. Gleichzeitig verpflichtete sich die AEG lediglich, die später eventuell zu bauende Strecke nach dem Schützenhaus zu errichten und das auch nur, wenn in den ersten fünf Betriebsjahren einmal eine 6%ige Verzinsung des Anlagekapitals der übrigen Linien eintreten sollte. Optional war auch eine „gleislose Bahn“, also heute als O-Bus bezeichnet, vorgesehen.

Zehn Tage später schloss die AEG mit der Staatsbahnverwaltung einen weiteren Vertrag über eine elektrische Beleuchtungsanlage für den Freiburger Hauptbahnhof ab. Die Stadtverordneten wähten sich im Glauben, einen guten Abschluss erreicht zu haben und waren mit dem Ergebnis sehr zufrieden. Dies sollte sich aber bald ändern. Geplant waren zwei Linien von zusammen 5,6 km Länge, die sich in der Innenstadt kreuzen sollten:

1. Bahnhof – Poststraße – Burgstraße – Leipziger Straße – Hainicher Straße bis Ecke Weißbachstraße

2. Schützenhaus – Petersstraße – Burgstraße – Rittergasse – Meißner Gasse bis zur Halsbrücker Straße

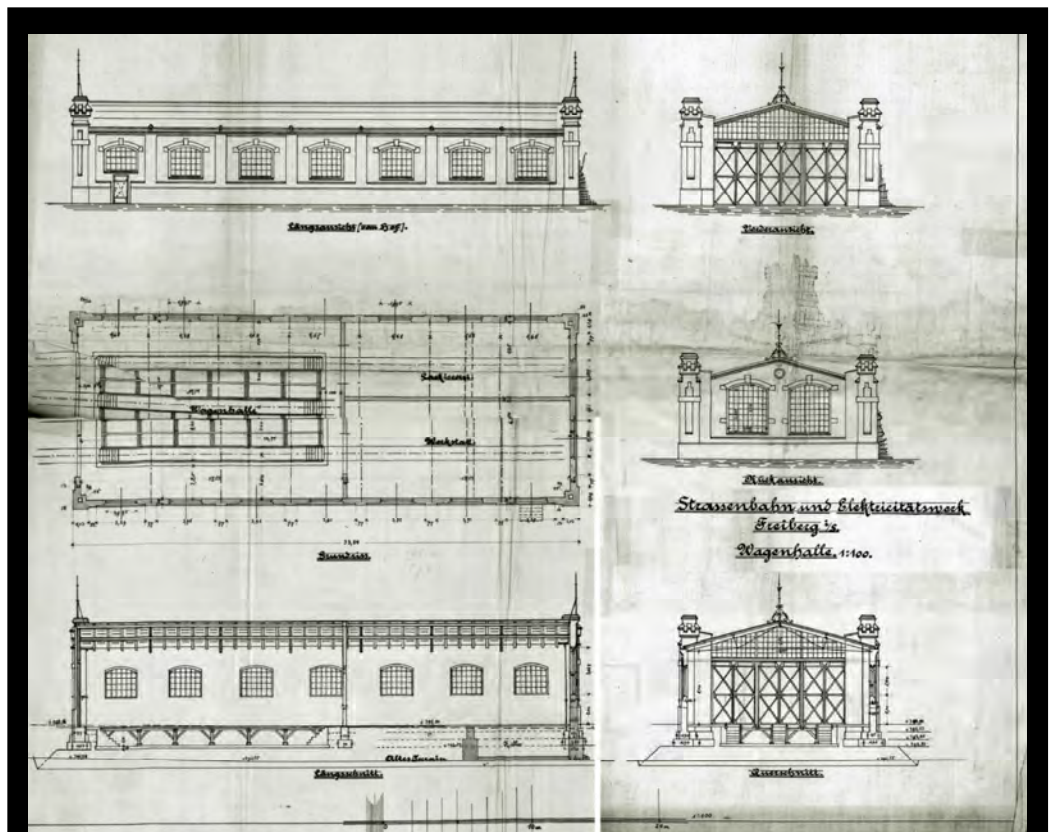
Um das Kraftwerk errichten zu können, musste das zu bebauende Grundstück aufgefüllt werden, da es in der Münzbachniederung lag. An Gesamtkosten waren 650.000 Mark veranschlagt worden, eine Summe die letztlich weit überschritten wurde und in der Zukunft noch für heiße Kontroversen zwischen der Stadt und der AEG als Erbauerin und Pächterin führen sollte. Das Kraftwerk war als Dampfkraftwerk konzipiert und sollte neben der Straßenbahn die Stadt Freiberg mit Gleichstrom versorgen. Bisher war die Elektrizität in der Stadt nur vereinzelt in verschiedenen Firmen vorhanden, welche über eigene Dampfmaschinen und Generatoren verfügten. Ob diese bereits Wechselstrom oder auch „nur“ Gleichstrom lieferten, ist heute nicht mehr bekannt. Im Frühjahr 1900 wurde mit dem Bau des städtischen Kraftwerkes begonnen. Auf einer Fläche von etwa 3.000 qm entstand das Kesselhaus mit Schornstein, die Maschinenhalle mit Batteriekeller und das Verwaltungsgebäude. Der in der Nähe fließende Münzbach musste dabei überbaut werden. Die Wagenhalle für die Straßenbahn erhielt drei parallele Gleise auf denen je zwei Motorwagen hintereinander Platz finden sollten. An der äußeren rechten Hallenwand wurde ein Gleis für einen weiteren Wagen und im Hof ein Gleis für das Ablagern von Reservematerial vorgesehen. Die Gleise wurden vor der Halle mittels einfacher Zweizungenweichen zusammengeführt. Von Anfang an war diese Wagenhalle nicht erweiterungsfähig, da sich ja auf dem restlichen Gelände das Kraftwerk nebst Kohlelagerplatz befand.



Plan der Straßenbahn-Wagenhalle. Sammlung Thorsten Adler

DIE KOSTEN EXPLODIEREN

Der eigentliche Bau der Straßenbahn begann im März 1902 mit der Errichtung der 430 qm großen Wagenhalle nebst Werkstatt und Lackiererei auf dem Gelände des Kraftwerkes und kostete 21.000 Mark. Zu diesem Zweck hatte die AEG in Freiberg eine „Bauabteilung Straßenbahn und Elektrizitätswerk Freiberg i. Sa.“ unter der Leitung von Ingenieur Hempel eingerichtet, welcher die gesamte Planung und Bauabwicklung oblag. Diese Abteilung hatte bereits am 30. August 1900 das Straßenbahnprojekt fertig gestellt. Dieses enthielt aber gravierende Mängel, denn durch den Bau von Straßenbahnen u.a. in den Städten Plauen, Chemnitz und Leipzig waren der AEG die in Sachsen geltenden Gesetze, Bestimmungen und Vorschriften zum Bau, Betrieb und deren erforderlichen Genehmigungen bestens vertraut; in Freiberg glaubte man sie ignorieren zu können... Trotz aller Meinungsverschiedenheiten, erteilte der Staat am 28. Februar 1901 die vorläufige Genehmigung zum Bau der Bahn.



Skizze der Freiburger Straßenbahn-Wagenhalle. Abbildung: Slg. Thorsten Adler

Freiberg — Am Bahnhof



Anfang des 20. Jahrhunderts: Am Bahnhof sind Fahrleitungsmaste mit Auslegern und Stromleitungen zu erkennen, außerdem Gaslaternen und ein Bogenlichtkandelaber. Bild: Sammlung Thorsten Adler

Der Stadtrat betonte am 14. Mai 1901 nochmals: „Der Stadtrat erhält die Herstellung der Straßenbahn im gesamten Umfang und nach den bisherigen Projekten aufrecht“. Aufgrund zahlreicher Nachforderungen seitens der AEG verteuerte sich nämlich das Projekt immer mehr. Aber auch dem Freiburger Stadtrat muss man eine gewisse Borniertheit bescheinigen, so sollte die Straßenbahn nunmehr 202.300 Mark kosten und man wollte sich letztlich keine Blöße geben und das Projekt „Straßenbahn“ im

letzten Moment ad acta legen müssen! So wurde das Projekt zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Einige Änderungen und Einsprüche ergaben sich auch jetzt noch, so u.a. von der Direktion der Königlich-Sächsischen Staats-Eisenbahn wegen der nicht erteilten Einwilligung zur Aufstellung von Oberleitungsmasten vor dem Empfangsgebäude. Die Straßenbahn musste an der nördlichen Bahnhofsvorplatzkante neu projektiert werden und die Oberleitung erhielt dort Auslegermasten. Außerdem gab es auch damals schon Bürger, die versuchten, irgendetwas um jeden Preis so zu verhindern, so dass sie ihren Nutzen daraus ziehen konnten, so wurde u.a. die „gefährliche“ Spannung von 550 Volt in den Stromleitungen als Hinderungsgrund betrachtet und auch das Abstellen der Fuhrwerke vor den Geschäften ging ja nun nicht mehr, weil da Schienen verlegt werden sollten. Nicht zuletzt befürchteten auch die Besitzer von Drogerien und Kramläden einen rapiden Umsatzeinbruch an Kerzen und Petroleum, wenn die Elektrizität nun in den Häusern Einzug



Blick auf das neu errichtete Elektrizitätswerk. Maste und Stromkabel sorgten für viel Kritik bei den Freiburger Einwohnern. Bild: Sammlung Thorsten Adler

hielt! Dieses Phänomen gab es schon einmal, als das Gaswerk gebaut wurde! Indessen war es Winter geworden und der Bau musste ruhen. Aus Sparsamkeitsgründen bestellte die Stadt nun den siebten Triebwagen ab unter der Bedingung, diesen nach einem Jahr zu den gleichen Konditionen noch ordern zu können, wenn es sich als notwendig erweisen sollte.

GLEISBAU IN NUR SIEBEN WOCHEN

Am 18. März 1902 fertigte dann das Königliche Ministerium des Innern die Verleihungsurkunde aus. In ihr heißt es: „Der Stadtgemeinde Freiberg wird das Recht zur Herstellung und zum Betriebe einer elektrischen Straßenbahnlinie Bahnhof – Burgstraße – Schlossplatz - Ecke Hainicherer Straße mit Abzweig Burgstraße – Untermarkt - Meißener Tor verliehen....“ Nun waren die letzten Hindernisse beseitigt; die Stadt und auch die AEG hatten sich den Forderungen der Aufsichtsbehörden beugen müssen. Der Gleisbau begann am 1. Mai 1902 und wurde am 17. Juni beendet! Am 1. Juli gegen 17 Uhr wurde das erste Stück der Oberleitung bis zur Weingasse unter Spannung gesetzt und die erste Probefahrt fand eine Stunde später statt. Die Fahrzeugkästen der 6 Motorwagen stammten von der Waggonfabrik AG, vormals P. Herbrand in Köln-Ehrenfeld, die Schienen von der Firma Phönix in Laar und die Weichen von der Gutehoffnungshütte in Oberhausen. Die AEG zeichnete auch für die Beschaffung dieses Materials verantwortlich. Der „Freiberger Anzeiger“ vermeldete am 10. August 1902, dass mit der Eröffnung der Bahn keine besonderen Feierlichkeiten verbunden seien. Offenbar war nach den vorangegangenen Aktionen Niemandem mehr recht zum Feiern zumute und das Budget ohnehin weit überzogen. Am 11. August 1902 war es dann schließlich soweit: Die elektrische Straßenbahn ging früh 7 Uhr offiziell in Betrieb, auf den Tag genau 40 Jahre nach Eröffnung der Eisenbahnlinie von Tharandt nach Freiberg!



Am 11. August 1902 geht die Straßenbahn in Betrieb. Sammlung Thorsten Adler

Der Betrieb sah demzufolge so aus: Sowohl auf der Weißen Linie (nach der Leipziger Straße) wie auch auf der Roten Linie (nach dem Meißner Tor) fuhren alle 12 Minuten die Wagen jeweils an den Endhaltestellen zur gleichen Zeit ab, sodass sich ein 6- Minutentakt ergab. Damit begegneten sich die Wagen der gleichen Linienfarbe an der Ausweiche in der Poststraße, Wagen unterschiedlicher Linienfarbe an der Ausweiche in der Bahnhofstraße. Diese dichte Wagenfolge hatte somit auch zur Folge, dass diejenigen Beamten, die ihre Dienstzimmer im Rathaus nach der Burgstraße hinaus hatten, alle drei Minuten von ihrer Arbeit aufgeschreckt und an das neue, teure Verkehrsmittel erinnert wurden...

Die Strecken der Freiberger Straßenbahn waren eingleisig mit Ausweichstellen und die Spurweite betrug 1.000 mm.

NUR ZWÖLF PROZENT AUSLASTUNG

Die Oberleitung wurde aus dem städtischen E-Werk mit 550 Volt Gleichstrom versorgt. Soweit irgend möglich wurde der Fahrdrabt mit Spanndraht und Wandhaken an den umliegenden Hauswänden befestigt. Man verwendete die billigeren Wandhaken, anstelle von Wandrosetten, die keine Abfederung der Drähte gegenüber den Hauswänden gestatteten, um Kosten zu sparen. An 70 Häusern entlang der Strecke gab es 82 derartige Wandhaken, von denen bislang auch nach der Renovierung der betreffenden Häuser einige erhalten geblieben sind. Sie sind die einzigen noch sichtbaren Zeugen der Freiberger Straßenbahn. Gusseiserne Fahrleitungsmasten mit Ausleger wurden dagegen auf dem Bahnhofsvorplatz verwendet, sowie auf dem Wernerplatz, dem Roß- und Schloßplatz, am Kreuztor und in der Herderstraße.



Die Abzweigung an der Weingasse. Zu sehen ist eine Bogenlampe an einer Überspannung. Bild: Slg. Thorsten Adler

Auch auf dem Untermarkt waren derartige runde Masten zu finden. Diese waren reich verziert und sollten dadurch das Straßenbild positiv beeinflussen. Sie dienten teilweise auch der Anbringung der städtischen Gleichstromfreileitungen zu den Häusern. Vereinzelt wurden auch genietete Gittermasten verwendet, so bevorzugt an den Endhaltestellen und im Depotgelände. Die Haltestellen lagen nicht immer genau an den Ausweichstellen, sondern wurden in einem durchschnittlichen Abstand von etwa 250 Metern angeordnet. Sie trugen weiße Emailleschilder mit der Aufschrift „Haltestelle der Strassenbahn“. Meist waren sie an Gaslaternen befestigt, die eine schmale rote Glasblende trugen, damit man die Haltestelle im Dunkeln besser fand.

Kandelaber repariert

Wie wir heute erfahren, ist der Kandelaber wieder hergestellt, den unsere Straßenbahn Nr. 1 zertrümmert hatte, als am 28. August 1907 vormittags 7.26 Uhr ein Wagen aus den Gleisen gesprungen war.

Dazu hatte die Wagenführerin Frau Voigt ausgesagt.: Als sie durch die Weiche nach der Haltestelle am Bahnhof fuhr, entgleiste der Wagen und nahm Fahrt in Richtung Bürgersteig.

Die Führerin hatte die Bremse stark angezogen und die Stromführung unterbrochen. Der Wagen stand jedoch nicht sofort und fuhr gegen einen Gaskandelaber, welcher umgestoßen wurde. Unglücklicherweise traf der umfallende Kandelaber Frau Lina Müller aus der Olberhauer Straße 5 am Kopf und an der rechten Schulter. Frau Müller wurde von Herrn Dr. med. Richter behandelt.

Unfallbericht aus dem Jahr 1907

Die AEG hatte bereits im Jahre 1891 eine Art Einheitsstraßenbahnwagen geschaffen, welche sich nur in der Länge, dem Achsstand, der Farbgebung und der elektrischen Ausrüstung den jeweiligen Wünschen der Städte anpassen mussten. So war es möglich größere Stückzahlen zu günstigen Preisen anbieten zu können und es nimmt nicht Wunder, dass die Freiburger Wagen zumindest in ihrer äußeren Gestalt denen der Städte in Halle, Chemnitz, Gera, Plauen, Stuttgart, Nürnberg und sogar Kiew übereinstimmten.

Der Wagenführer stand anfangs auf den offenen Plattformen und war Wind und Wetter schutzlos ausgesetzt. Allerdings war man geradezu entsetzt von der quasi „Nichtnutzung“ der Straßenbahnwagen, die meist mit nur wenigen Fahrgästen durch die Straßen fuhren. Mit der AEG gab es weiterhin aus verschiedensten Gründen immer wieder Differenzen. Daher zog der Stadtrat nunmehr die Konsequenzen und bot gegen eine Abfindungssumme die vorzeitige Lösung des zehnjährigen Pachtvertrages an zumal die AEG sich eines Subunternehmers, der L.E.G. bediente und dies noch zusätzlich alles verkomplizierte. Die AEG war froh, das unrentable Unternehmen jetzt so schnell wie möglich los zu werden, hatten doch Straßenbahn und E-Werk zusammen im Geschäftsjahr 1903 fast 8.000 Mark, 1904 sogar 12.350 Mark Verlust gemacht. Jede Fahrt war durchschnittlich nur zu rund 12 % ausgelastet. Mit Wirkung vom 1. April 1905 wurde der Vertrag gelöst.

DIE STADT BETREIBT IHRE STRAßENBAHN SELBST



Die Straßenbahn an der Ausweiche Ecke Weingasse um 1910 mit Gaskandelabern. Bild: Brück & Sohn

Die Stadt tat alles in ihren Kräften stehende, um den Straßenbahnbetrieb so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten, damit er wenigstens seine Selbstkosten deckte. So sollten weitere Tarifvergünstigungen einen Anreiz zur stärkeren Benutzung bieten. 1906 erfolgten Überlegungen, das weiterhin ausgesprochen negative Betriebsergebnis der Straßenbahn zu verbessern, die beiden Endpunkte Meißner Tor und Hainichener Straße miteinander zu verbinden. Dies hätte die Einsparung von mindestens einem Wagenumlauf pro Linie ergeben. Ab 1909 erwog man diese Variante ernsthaft und arbeitete entsprechende Projekte aus. Im Haushaltsplan von 1910 waren dafür 30.000 Mark vorgesehen. Eine Unterschriftensammlung und Proteste aus der Bürgerschaft gegen diese Erweiterung entlang der alten Stadtmauer wussten auch dieses Projekt zu verhindern. Gymnasiallehrer fürchteten um den Lärm der Bahn und der sächsische Heimatschutz um die als unersetzlich geltenden Alleegebäude, welche hätten weichen müssen. Am 1. September 1911 legte man das Projekt mit 5 Pro- und 24 Gegenstimmen zu den Akten.

DER ERSTE WELTKRIEG UND DAS SCHNELLE ENDE

Der 1. Weltkrieg traf auch die Freiburger Straßenbahn mit all seinen Folgen hart. Ein Teil des Personals wurde sofort zum Heeresdienst einberufen, sodass gleich am ersten Kriegstag die Wagenfolge auf der Linie zum Meißner Tor auf 24 Minuten gedehnt werden musste. Am 4. August 1914 wurde diese Linie ganz eingestellt. 1915 gelang es noch die benötigten Schienen und Arbeitskräfte zu erhalten, aber ab 1916 schob man die Arbeiten auf in der Hoffnung, dass der verdammte Krieg bald zu Ende gehen möge und man die Reparaturen dann endlich wieder ausführen könne. Nein, der Krieg ging noch lange nicht zu Ende und auch die Kohle wurde immer knapper, so dass wiederum Betriebseinschränkungen unvermeidlich wurden. Die automatische Feuerbeschickung im Kraftwerk durch die Kranbahn musste man außer Betrieb nehmen, da es sortenreine Kohle nicht mehr gab. Man verfeuerte von Hand, was gerade auf dem Hof lag. Ab 1. Januar 1917 führte man wieder den 12- Minuten Takt auf der verbliebenen Linie ein und legte den Betriebsschluss früher. Und nun waren sogar viele Freiburger Bürger empört, dass die Straßenbahn überhaupt noch fuhr! Sie stillzulegen, hätte aber auch nicht viel gebracht, denn die Stromversorgung erfolgte über die gleiche Generatorwelle, wie die für die allgemeine Stadtbeleuchtung und so wäre die Kohleinsparung kaum nennenswert gewesen.



Der Untermarkt im Jahr 1905, vorn eine elektrische Bogenlampe über der Straße. Bild: Slg. Thorsten Adler



Die untere Bahnhofstraße 1907. Bild: Brück & Sohn

Im dann endlich letzten Kriegsjahr 1918 steigerten sich die Schwierigkeiten ungemein. Die Elektroenergie wurde nun vom Staat rationiert. Da die Preise für Kohle und Material immer weiter anstiegen, ließ sich eine Tarifierhöhung nun nicht mehr vermeiden. Es wurden Dutzendfahrtscheine ausgegeben von denen der Fahrgast jeweils ein Feld abtrennen und in den Zahlkasten einwerfen musste. Die Nickelfahrmarken wanderten indes in den „kriegswichtigen“ Schrott. Erst ab November gab es wenigstens für Erwachsene wieder Fahrmarken. Sie bestanden nun aus Zink. (Bilder Seite

70). Auf ihre Rückseite war versehentlich anstelle des Freiburger Stadtwappens eine „15“ geprägt worden. Die Gleisanlage war indes in einen derart schlechten Zustand geraten, dass sich Reparaturen nun wirklich nicht mehr aufschieben ließen. Aber es war völlig ausgeschlossen neue Schienen zu beschaffen. Der 11. November 1918 brachte dann endlich einen auch von der Freiburger Bevölkerung freudig begrüßten Waffenstillstand. Für die Straßenbahn indes verbesserte sich absolut nichts.



Recht aufgeräumt wirkt dieses Bild. Etwas verloren steht die Straßenbahn vor der Dombau-Festspielhalle am Wernerplatz. Auch Gaslaternen sind zu sehen. Bild: Slg. Thorsten Adler

SILVESTER 1919 WAR SCHLUSS

Wegen Kohlenmangel musste der Betrieb nun erstmals vom 30. November bis 11. Dezember vollständig eingestellt werden. Infolge der allgemein schlechten Wirtschaftslage wurde die Bahn von zahlenden Fahrgästen ohnehin noch weniger als schon bisher benutzt. Dagegen stiegen die Preise für Material ununterbrochen weiter an. So ließ sich eine weitere Tarifierhöhung nicht vermeiden. Ab 1. Oktober 1919 kostete eine Einzelfahrt 20 Pfennig, die Schülerermäßigung entfiel. Nun war die Frage aller Fragen ernsthaft in Erwägung gezogen worden, wie es mit der Straßenbahn weitergehen sollte. Trotz Tarifierhöhung wurden immer größere Zuschüsse erforderlich, was der Bevölkerung kaum noch zu vermitteln war. Zur Prüfung der Frage der Stilllegung bildete die Stadtverwaltung einen Unterausschuss, welcher am 13. November 1919 tagte und der zu dem eigentlich unausweichlichen Schluss kam, die Bahn stillzulegen. Der Stadtrat war dennoch entgegen der Auffassungen von Stadtverordneten und Unterausschuss der Meinung, die Bahn nicht stillzulegen. Zumindest nicht endgültig. Es bestand eine Konzession auf 50 Jahre. Ein Einigungsverfahren zwischen den Kontrahenten am 5. Dezember führte zu keinem Ergebnis. Infolge des hohen Fahrpreises ließ die Benutzung der Bahn aber derart nach, dass eine Aufrechterhaltung des Betriebes unverantwortlich erschien. So fuhr am 31. Dezember 1919 in Freiberg die Straßenbahn das letzte Mal und es schien ihr keiner wirklich nachzutruern.



Während des Ersten Weltkrieges mussten Fahrmarken aus Nickel, später aus Zink, für die Freibergger Straßenbahn gekauft werden. Bilder: Sammlung Thorsten Adler



Am Schlossplatz um 1910. Bild: Max Seifert/Sammlung Thorsten Adler



Am Wernerplatz um 1910.
Bild: Sammlung Thorsten Adler

Großes Bild Oben: Am „Hotel de Saxe“ in der Erbischen Straße (um 1905). Unten prägt ein Bogenlichtkandelaber den Platz, rechts neben der Straßenbahn ist auch eine Gaslaterne zu erkennen. Bilder: Max Seifert/Sammlung Thorsten Adler





Die Erbische Straße um 1910. Gut zu erkennen die Ritterlaterne mit Wandkonsole, oben links der Wandhaken der Fahrleitung. Die Straßenbahnschienen sind etwas verschwommen.
Bild: Sammlung Thorsten Adler

Wenn man heute in Freiberg nach Zeitzeugen der Straßenbahn sucht, wird man so gut wie nichts mehr finden, es sei denn man weiß die an einigen Häusern verbliebenen Wandhaken der Oberleitung der Straßenbahn zuzuordnen. Alles andere, auch das Depot und das alte Kraftwerk wurden nach 1990 der „neuen Zeit“ geopfert. Auf dessen Fläche steht heute ein x-beliebig austauschbarer, gesichtsloser Supermarkt. Das alte Depotgebäude, sogar unter Denkmalschutz stehend, war es anscheinend nicht wert, anderweitig sinnvoll genutzt zu werden, wie das in anderen Städten oftmals besser klappt. Beim Umbau und der Verlegung neuer Stromkabel Ende der 1950er/Anfang 1960er Jahre kamen unter dem Asphalt auf der Leipziger Straße in Höhe der ehemaligen Endhaltestelle sogar noch einige Meter Schienen zum Vorschein wie Freiburger Zeitzeugen zu berichten wussten! Somit hatte man doch nicht alles in den zwanziger Jahren restlos verwertet. Der letzte große Fahrleitungsmast verschwand erst Mitte der siebziger Jahre in der Herderstraße. Er stand dem Haus Herderstraße 2 gegenüber. Und auch auf der oberen Bahnhofstraße hatte ein solcher Mast lange überlebt, da er noch Freileitungen des städtischen Stromnetzes trug.
Thorsten Adler – (redaktionell gekürzt)

Mitte der siebziger Jahre in der Herderstraße. Er stand dem Haus Herderstraße 2 gegenüber. Und auch auf der oberen Bahnhofstraße hatte ein solcher Mast lange überlebt, da er noch Freileitungen des städtischen Stromnetzes trug.

Thorsten Adler – (redaktionell gekürzt)



Wochenmarkt auf der Bahnhofstraße (1910). Der Dresdner Blochmann-Kandelaber trägt eine Ritterlaterne mit stehendem Gasglühlicht. Auf dem dunklen Ring vermutlich der Hinweis auf die Haltestelle der Straßenbahn. Bild: Deutsche Fotothek df Hauptkatalog 0044160

DER SPIRITUS RECTOR DES FREIBERGER GASLICHTS

Freiberg in Sachsen gehört zu den Orten, die für die Entwicklung der Gasbeleuchtung eine wichtige Rolle spielen. Hier begann Wilhelm August Lampadius (1772-1842) vor über 200 Jahren mit bahnbrechenden Experimenten. Er konstruierte im Jahr 1811 einen kleinen Steinkohleofen und installierte an seinem Wohnhaus in der Freiburger Fischergasse eine Gaslaterne – es war die erste auf dem europäischen Festland. Vier Jahre später errichtete er im Hüttenwerk Halsbrücke bei Freiberg eine Gasbereitungsanlage und beleuchtete mit dem produzierten Gas einen ganzen Fabriksaal. Lampadius ist damit einer der wichtigsten Pioniere auf dem Gebiet der Gastechnologie. Seltsamerweise führte die Erfindung von Lampadius an seinem Wirkungsort Freiberg erst Jahrzehnte später – im Jahr 1847 – zum Bau einer Gasbeleuchtungsanstalt.

LAMPADIUS' ERBE

Im Ofenhaus der ehemaligen Gasbeleuchtungsanstalt der Stadt Freiberg kann heute die interessante Sammlung „Historische Gasgeräte“ der Technischen Universität Bergakademie Freiberg besichtigt werden. Die Anfänge der Sammlung gehen auf das Gründungsjahr der ehemaligen Gasinstitute im Jahr 1953 zurück. Aus deren Beständen wurde die Sammlung aufgebaut und immer wieder ergänzt. Viele Gasgeräte wurden restauriert und befinden sich Dank der Unterstützung durch den Förderkreis Gastechnik der TU Bergakademie Freiberg in einem sehr guten Zustand. Zur Sammlung gehören fast 700 unterschiedliche Geräte sowie Funktions- und Anschauungsobjekte zu den Themen Gaserzeugung, Gasuntersuchung, Gasverteilung und Gasanwendung. Ergänzt wird die Sammlung durch historische Literatur, Kataloge, Prospekte und diverse Publikationen. Die Sammlung wurde ursprünglich als Lehrsammlung aufgebaut. Es ist der Initiative von Dr. Klaus Zschoke (*Bild oben*) zu verdanken, dass die noch vorhandenen Bestände gesichert und durch Neuzugänge erweitert wurden. Er richtete auch einen Raum ein, in dem die historische Bedeutung der Gastechnik in Freiberg ausgehend von Wilhelm August Lampadius hervorgehoben wird. Insgesamt werden die Ausstellungsstücke in sechs thematisch gegliederten Räumen präsentiert, auf Anfrage kann die Sammlung besichtigt werden (*Bilder unten*). Das Ofenhaus befindet sich auf dem Betriebsgelände der Inetz GmbH (eins energie in Sachsen) in der Hornstraße.



Alle Bilder: Joachim Raetzer





Unser Besuch Ende April 2019. Bilder: Bettina Raetzer-Grimm und Joachim Raetzer



Wer sich mit der Geschichte des Gases auskennt, weiß natürlich, dass früher viele Geräte mit Gas betrieben wurden: Bügeleisen, Anwärmvorrichtungen für Lockenstäbe, Kaffeemaschinen, Zigarrenanzünder, Waschmaschinen und sogar Kaffeeröster funktionierten damit, Badeöfen und Heizungen sowieso und selbstverständlich auch Gaslampen und Gasstraßenlaternen. Die Sammlung in Freiberg gilt deutschlandweit als ziemlich einzigartig. Zu verdanken ist das auf jeden Fall Dr. Klaus Zschoke, der Spiritus Rector der Ausstellung. „Bei mir brennt alles“, meint Dr. Zschoke. Er ist ein Gasfachmann durch und durch. Er gehörte 1960 zu den ersten Absolventen der Gastechnik an der Bergakademie Freiberg und arbeitete bis 2001 als Wissenschaftler an der Hochschule. Seit 1993 kümmert er sich um die Sammlung, die zunächst in den Räumen der Bergakademie und seit 1998 in einem renovierten Gebäude der ehemaligen Gasanstalt Freiberg untergebracht ist. Der Komplex wird heute als Außenstelle von der eins energie in sachsen GmbH genutzt.

„Die Sammlung ist so alt wie die ehemaligen Gasinstitute an der Bergakademie Freiberg, also über 55 Jahre“, erklärt Dr. Zschoke. Damals seien die Geräte aus verschiedenen Gaswerken der Umgebung zusammengetragen worden, um den Studenten eine praktische Ausbildung zu ermöglichen. Jahrzehntlang war die Sammlung den Freiburger Studenten vorbehalten. Erst 1993 haben Dr. Klaus Zschoke und die VNG AG sie für ein breites Publikum „aktiviert“. Dr. Zschoke reiste später mit Exponaten der historischen Sammlung und vielen spannenden Geschichten aus längst vergessenen Tagen durch Deutschland.



Oben: Thorsten Adler im Gespräch mit Dr. Klaus Zschoke; unten ein Schaukasten mit diversen Mundstücken für Gasglühkörper.



Bilder aus der umfangreichen Sammlung



Bis heute wird die Gasgeräte-Sammlung immer wieder erweitert. Regelmäßig durchforstet Dr. Klaus Zschoke das Internet nach alten Gasraritäten, stöbert in Antiquariaten und auf Trödelmärkten herum. Interessierte Unternehmen könnten die Geräte bei Dr. Zschoke sogar ausleihen, dafür hat er eigens einen Katalog erstellt. Leihgebühren verlange er nicht, „maximal eine kleine Spende, um die Sammlung am Laufen zu halten und ab und zu auch ein neues Exponat zu kaufen.“

Mehrere Tausend Besucher hat Klaus Zschoke in den vergangenen Jahren durch die Ausstellung geführt. Wer Interesse an einer individuellen Führung hat, meldet sich telefonisch (+49 3731 768-225) oder per E-Mail an. Ein Besuch lohnt sich!

Betriebsgelände inetz GmbH,
Hornstraße 2a
09599 Freiberg/Sachsen



Zur Freiburger Ausstellung gehören auch zahlreiche Fotos, darunter z.B. dieses: Ein Bild vom Stand des Gaswerks Freiburg auf der Erzgebirgsausstellung 1912. Bild: Repro/Sammlung ProGaslicht

Infos auch unter:

<http://tu-freiberg.de/universitaet/einrichtungen/sammlungen-tubaf/ingenieurwissenschaften/sammlung-historischer-gasgeraete>

Bettina Raetzer-Grimm

WANN WIRD'S MAL WIEDER
RICHTIG WINTER?



So, Zündfunke
ist immer noch
Licht im Dunkeln!

Und hier noch was
Gutes zum Schluss

Gaslicht im Schnee in der
Ottostraße in Chemnitz (2010)
Bild: Holger Drosdeck