

DER ZÜNDFUNKE

Das Gaslaternen-Journal

Magazin für historische Beleuchtung und verwandte Themen

Nummer 91 * Ausgabe 7/8-2020 * Jahrgang 13 * 15,00 € * 2. August 2020



MÜNSTER/WESTFALEN

Gaslaterne mit schmuckvoll verziertem Wandausleger in der Hollenbeckerstraße. Bild: Bettina Raetzer-Grimm (Juli 2020)

ProGaslicht e.V.

Verein zur Erhaltung und Förderung des Gaslichts als Kulturgut

INHALTSVERZEICHNIS

Herzlich willkommen	3
→Düsseldorf	4
Ideen für mehr Gaslicht	4
Das neue Düsseldorf – Nach 1945 sollte sich die Stadt neu erfinden	6
→Berlin	12
Die Gaslicht-Seele der Stadt stirbt aus	12
Die Villa Wurmbach – Das Geheimnis der Präsidentenvilla	14
Zu wenig Parfüm, zu viel Pfütze – Hans Baluschek	19
Schöneberger Gasometer im Fokus von Investoren	32
Mit Gaslicht fotografiert – Berlin um 1900	34
Berlin – Ick hab' Dir mal jeliiebt ...	35
Die kleine Laternenkunde – Die Entwicklung der Gasreihenleuchten	38
Peitschenmast und Reihenleuchte – Eine perfekte Kombination	53
→Prag	59
Historische Mariensäule wieder aufgestellt	59
„Corona-Abschiedsparty“ unter Gaslaternen	61
→Worms	62
Eine Geschichte über Ignoranz und Zerstörungswut	62
Graf Koks	66
→Mannheim	67
Ein Lehrstück, wie Anwohner hinters Licht geführt werden	67
Unser Brief an Mannheims Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz	71
Ein Gespenst geht um – Das Gespenst eines Kulturkampfes	72
Die spannende Geschichte des U-Bahnhofes Mohrenstraße	75
Martin Dibobe –	86
Eine beispiellose Karriere im kaiserlichen Berlin	
Und hier noch was Gutes zum Schluss	88

REIHENLEUCHTEN UND PEITSCHENMASTE *Reportage ab Seite* **38**



MANNHEIM
ABBAU BIS SEPTEMBER
ab Seite 67
WORMS
ENDE VOR 5 JAHREN
ab Seite 62



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

Bilder Titel- und Rückseite: Bettina Raetzer-Grimm

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

Druck: wir-machen-druck.de

HERZLICH WILLKOMMEN ZUR AUSGABE JULI/AUGUST 2020 LIEBE GASLICHT-GEMEINDE!

Das recht seltsame Jahr 2020 wird in die Geschichte eingehen, das ist sicher. Corona sei Dank! Inzwischen leben wir bereits einige Monate mit dem Virus, unser Leben wurde nachhaltig verändert. Die Frage ist: Wann zieht wieder so etwas wie Normalität ein? Wir hoffen alle, dass dieser Zustand bald vorbei ist – und die Hoffnung stirbt bekanntlich zuletzt. Vieles stand in den letzten Wochen und Monaten still, und auch bei unserem Thema Gaslaternen tat sich nicht viel, wenn man von der wunderbaren Düsseldorfer Ratsentscheidung im Mai absieht. Wie es dort nun weitergeht – wir werden es aufmerksam verfolgen.

Da neue Nachrichten aus der Gaslicht-Welt derzeit rar sind, bieten wir diesmal ein breites Feld an Reportagen, sie betreffen unsere Gaslicht-Hotspots Düsseldorf und Berlin. Wir schauen auf Worms, wo die Gasstraßenbeleuchtung vor fünf Jahren für immer erlosch. Das gleiche Schicksal sollen nun auch Mannheims Gaslaternen ereilen.

In Prag glaubt man, das Corona-Virus überwunden zu haben, spektakulär war eine Veranstaltung unter Gaslaternen auf der Karlsbrücke.



Gaslaterne in Werl, Jägerstraße

Über Gasreihenleuchten haben wir schon häufig berichtet. In dieser Ausgabe fassen wir noch einmal die Entwicklung dieses Leuchtentyps in einer großen Reportage zusammen und schauen auch auf den sogenannten Peitschenmast, der das Ortsbild vieler Städte deutlich veränderte.

Ein weiteres Thema ist der Künstler Hans Baluschek, über den ebenfalls schon häufig in unserem GaslaternenJournal zu lesen war. Zur Zeit gibt es eine interessante Ausstellung über den Mann, der sehr gern Gasometer, Gaslaternen, aber auch Industrieanlagen und Eisenbahnen auf der Leinwand verewigte.

Als Freunde der Lichtkultur kommen wir auch nicht drumherum, einen Blick auf die kulturelle Lage in diesem Land zu werfen. Ziemlich verstörend sind Angriffe auf historische Straßennamen, auf Denkmäler, aber auch auf unsere Sprache. Alles im Namen irgendeiner „guten Sache“, doch dahinter steckt eine beinharte ideologisch geprägte Attacke auf unsere Traditionen und unsere Kultur. Schlussendlich hängt ja alles mit allem zusammen: Beleuchtungskultur, Sprachkultur, Gedenkkultur.

Wir wünschen allen Lesern viel Vergnügen. Bleibt alle gesund und genießt den Sommer, auch wenn er sich in diesen Tagen manchmal seltsam anfühlt.

*Bettina Raetzer-Grimm
und die Zündfunken-Redaktion*

DÜSSELDORF

IDEEN FÜR MEHR GASLICHT

EIN LESERBRIEF AUS HEIDELBERG

Liebe Düsseldorfer Gaslicht-Freunde,

meinen herzlichen Glückwunsch zur Ratsentscheidung vom 14. Mai 2020! Auf diese Weise ist Ihr mehr als zehnjähriges Engagement nun doch vom Erfolg gekrönt worden. Vielen Dank dafür! Daneben erhoffe ich mir eine positive Signalwirkung für die verbleibenden anderen Städte wie vor allem Berlin und Frankfurt/Main.

Dennoch meine ich, dass die Arbeit damit nicht erledigt ist. Vielmehr sollte nun auf den errungenen Erfolg aufgebaut werden. Hier möchte ich ein paar Punkte nennen, bei denen ich bei der Umsetzung, mindestens 10.000 Gaslichtpunkte zu erhalten, Handlungsbedarf sehe:

► Effizienz

Aufstockung eines Großteils der Aufsatz- und Ansatzleuchten auf sechsflammige Brenner. Ansatzleuchten mit sechs Metern Lichtpunkthöhe erscheinen mit vierflammigem Brenner wenig effektiv. Hier wirkt sich die aus früheren Zeiten bestehende Aufstellung mit hohem Lichtpunkt und großen Leuchtenabständen heute besonders negativ aus, vor allem, wenn man bedenkt, dass viele dieser Ansatzleuchten ursprünglich neunflammige Brenner besaßen. Dies gilt in gleichem Maße für die Reihenleuchten, die ohnehin für Hauptverkehrsstraßen konzipiert wurden und die künftig wieder ausnahmslos sechs- und achtflammig betrieben werden sollten, so wie bereits vor 1991.

Wenn im Rahmen der Zertifizierung und des Umbaus auf Dämmerungsschalter ohnehin die Leuchtenköpfe demontiert werden müssen, wäre es zumindest bei den Auf- und Ansatzleuchten kein nennenswerter Mehraufwand, eine sechsflammige Brennkammer einzubauen.

► Erhöhte Lichtausbeute

Die bisherige Platzierung der Düsen, hängend in der heißen Zone bei den Auf- und Ansatzleuchten, ist unvorteilhaft und noch ein Relikt aus der Stadtgaszeit. Hier ist der jeweilige Einbau eines gebogenen Mischrohrs erforderlich, wodurch die Primärluft-Ansaugung in die kältere Zone verlegt wird. Kalte Luft kann mehr Sauerstoff transportieren und führt somit zu einer heißeren Flamme. Von der Wirkung kann man sich besonders im Winter überzeugen, wenn die Gaslaternen bei winterlicher Kälte besonders hell brennen. Für den Einbau gilt das Gleiche wie im vorhergehenden Punkt: Geringer Aufwand – beträchtliche Wirkung! Dieser Punkt sollte meines Erachtens unbedingt in die Dokumente der Zertifizierung mitaufgenommen werden.



Düsen: Oben in heißer Zone, unten in kalter Zone. Bilder K.Gevatter

► Abschaffung der Druckwellenschaltung

Die ist nicht nur im Hinblick auf den technisch-historischen Aspekt bedauerlich, sondern auch für die Zukunft kostspielig. Hier sind erhöhte Folgekosten zu erwarten, wenn die Elektronik der Dämmerungsschalter naturgemäß ihre maximale Lebensdauer erreicht hat. Leider wurde zudem die Möglichkeit verschenkt, die bisherigen Anschlussstücke der Record-Fernzünder für den Dämmerungsschalter weiter nutzen zu können. Sonst hätte der Austausch mit einem einzigen Handgriff bzw. durch Lösen einer einzigen Schraube vor Ort vonstattengehen können, zumindest bei den Alt-Düsseldorfer Leuchten und den Reihenleuchten. Da mir der fortgeschrittene Stand der Umstellungsarbeiten nicht im Detail bekannt ist, wäre es möglicherweise noch nicht zu spät, die Braun-Dämmerungsschalter für künftige Serien entsprechend vorzubereiten.

► Weiterverwendung der Stühlen-Maste und historischer Bauteile

Lange Zeit war das weitere Schicksal der Stühlen-Maste (*Bild rechts*) unklar. Deren Weiterverwendung im Straßenbild sollte unbedingt angestrebt werden. Daneben sollte der Austausch von Leuchten-Bauteilen nur dann erfolgen, wenn unbedingt notwendig. Gerade die alten Konvex-Reflektoren der Aufsatzleuchten weisen eine hohe Haltbarkeit auf und werden oft vollkommen unnötigerweise ausgemustert. Heutige Bauteile neigen dagegen zu „kostengünstiger“ Bauweise und heutige Emaille ist nicht mehr so widerstandsfähig wie früher.

► Museumsstraße mit heute nicht mehr vorhandenen ehemaligen Düsseldorfer Gaslaternen

Eine Anregung meinerseits, die komplette einstige Düsseldorfer Palette an Gasleuchten-Typen am Objekt zu dokumentieren, mit Modell Köln, Dresden, Stufendach, etc.

Wie Ihnen wahrscheinlich bekannt, entsprechen vor allem die Auf- und Ansatzleuchten nicht mehr der ursprünglichen Optik, sondern sind im Laufe der Zeit durch wiederholtes Auswechseln von Bauteilen verändert worden. Vielleicht ließe sich in diesem Zusammenhang auch Straßen- oder Bezirksweise die Druckwelle erhalten.

Ich bin gern bereit, diese Punkte mit maßgeblichen Leuten bei den Stadtwerken und dem Amt für Verkehrsmanagement zu diskutieren bzw. Sie von der Initiative dabei zu unterstützen.

Klaus Gevatter



*Klaus Gevatter (rechts) mit einem Mitarbeiter der Stadtwerke Heidelberg.
Bild: Blick in die Stadtteile/Beilage der Rhein-Neckar-Zeitung vom 27.11.2018*

Klaus Gevatter aus Heidelberg ist seit Kindesbeinen vom Gaslicht fasziniert. Während sich andere Menschen für Eisenbahnen oder Dampfmaschinen begeisterten, hatten es Klaus Gevatter die Gaslaternen angetan. Sie begleiten ihn bis heute. Einst hat er eine Diplom-Arbeit über die Gasbeleuchtung in Deutschland geschrieben, schon lange ist er Sammler und Restaurateur des historischen Gelechts. Mehrere eigene Gaslaternen umsäumen sein Wohnhaus im Stadtteil Schlierbach. Seit einigen Jahren arbeitet er an der Einrichtung eines öffentlich erlebbaren Gaslaternen-Freilichtmuseums in Heidelberg. Außerdem setzt sich Klaus Gevatter seit Jahren für die Erhaltung der immer seltener werdenden Gaslaternen ein. Die Stadtwerke Heidelberg unterstützt er ehrenamtlich bei der Unterhaltung der historischen Gasstraßenbeleuchtung, hilft nicht nur mit Kenntnissen, sondern auch mit Ersatzteilen, ja sogar Leuchten und Kandelabern.

NW

STADTPLANUNG UND ARCHITEKTUR

DAS NEUE DÜSSELDORF - NACH 1945 SOLLTE SICH DIE STADT NEU ERFINDEN

Der Zweite Weltkrieg hatte auch in Düsseldorf schwere Wunden hinterlassen. Das Stadtbild wandelt sich nun, vor allem im Bereich zwischen Hauptbahnhof und Hofgarten. Es entstehen neue Straßenzüge, der Verkehr soll anders verteilt werden. Die sogenannte autogerechte Stadt wird auch am Rhein umgesetzt. Und die Zahlen sprechen damals für sich: Im Jahr 1946 sind in Düsseldorf nur 2.269 PKW zugelassen, im Jahr 1957 liegt die Zahl bereits bei 44.201 PKW, hinzuzurechnen sind aber auch LKW und Motorräder – da liegt man schon bei 73.888 Fahrzeugen. In jenem Jahr sind in der sogenannten „Rush hour“ – morgens und abends – immerhin mehr als 380.000 Menschen unterwegs, mehr als dreiviertel von ihnen nutzen den ÖPNV. Ein Raster von fünf Straßen in nordsüdlicher und von vier in nordwestlicher Richtung, die den anderen Straßen vorgeordnet sind, überdeckt die NRW-Landeshauptstadt; der Hafen wird erweitert, dem Flughafen wird eine erfolgreiche Zukunft vorausgesagt. Über zwei Rheinbrücken fließt der Verkehr, eine dritte steht kurz vor ihrer Fertigstellung.



Oben: Die Königsallee 1945; unten die Jägerhofstraße im Jahr 1953.
Bildquellen unbekannt.



„Düsseldorfer Brückenfamilie“ einen Namen. Seine Tätigkeit bleibt sehr umstritten, man wirft ihm u.a. Vetternwirtschaft sowie die Umsetzung früherer NS-Städtebaupläne vor. Tamms bleibt bis 1969 im Amt und arbeitet danach als freier Architekt. Die Theodor-Heuss-Brücke ist wesentlicher Bestandteil im Lebenswerk von Friedrich Tamms und daher auch in künstlerischer Hinsicht als ein Beispiel für die Auto- und Technikbegeisterung der 1950er Jahre zu verstehen.

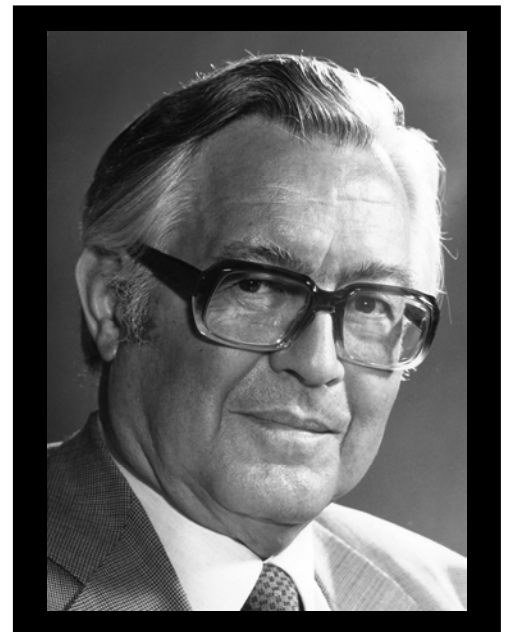
DIE ENTSTEHUNG DER NORDBRÜCKE

Es handelt sich um die heute „Theodor-Heuss-Brücke“ genannte Rheinbrücke in Düsseldorf, es ist die erste Schrägseilbrücke Deutschlands. Die Bundesstraße 7 quert über diese Brücke den Rhein. Bis zum Januar 1964 hieß die Brücke nicht nur im Volksmund, sondern auch offiziell „Nordbrücke“. Die Planung der Nordbrücke reicht bis ins Jahr 1952 zurück, als das Düsseldorfer Stadtplanungsamt unter Leitung des Architekten Friedrich Tamms (1904-1980) – Bild unten – die Gruppe um den Bauingenieur und Tragwerksplaner Fritz Leonhardt (1909-1999) mit dem Entwurf der Brücke beauftragt.

Friedrich Tamms war von 1929 bis 1934 Mitarbeiter beim Brückenbauamt Berlin und wurde mit seiner Tätigkeit im Stab von Albert Speer und für die Organisation Todt einer der wichtigsten Architekten der NS-Zeit. Er entwarf zahlreiche Brücken für den Autobahnbau in Deutschland. Nach seiner Berufung als Stadtbaurat in Düsseldorf 1948 wird er zum Verfechter der autogerechten Stadt, leitet den Wiederaufbau Düsseldorfs und machte sich besonders mit den drei Rheinbrücken – der



Brückenbau-Ingenieur Fritz Leonhardt (*Bild rechts*) hatte ebenso wie Tamms bereits während der NS-Zeit an verschiedenen Prestige-Objekten der Nazis gearbeitet, zudem war Leonhardt Mitglied der NSDAP, was ihm aber nach 1945 nicht schadete. Leonhardt stellt schließlich den Entwurf einer Schrägseilbrücke mit Pylonen in der üblichen Rahmenform und büschelförmig an deren Spitze befestigten Seilen vor. Tamms findet die Pylon-Rahmen zu schwerfällig, denn bei den geringen Windlasten müssten freistehende, schlanke Stiele ausreichen. Bei einer schrägen Sicht auf die Brücke würden sich die büschelförmig angeordneten Seile in unschöner Weise überschneiden, weshalb Tamms eine harfenförmige, parallele Anordnung der Seile, bei der es optisch keine Überschneidungen geben kann, verlangt. Leonhardt überarbeitet seinen Entwurf in der von Tamms gewünschten Weise.



DER ERSTE „TAUSENDFÜSSLER“

Ursprünglich sollte die Brücke näher an das Stadtzentrum herangerückt werden, doch es erweist sich eine weiter nördlich liegende Variante als geeigneter für die Anbindung an den rechtsrheinischen Fernverkehr. So beschließt man vor allem zur besseren Betonung des Stadtbildes, die Brückenrampe zwischen den beiden elfgeschossigen Wohntürmen („Rheinpark“) an der Uerdinger- und Kaiserswerther Straße entlang zu führen. Die Idee zu dieser Verkehrsführung ist seinerzeit gar nicht neu, sie stammt aus den 1920er Jahren. Da die Brücke wegen des Schiffsverkehrs auf dem Rhein eine entsprechende Bauhöhe haben muss, ist unter anderem für die linksrheinische Seite eine Flutbrücke mit Deichstraßenbrücke bis zum anschließenden Fahrbahndamm geplant. Für die rechte Rheinseite ist eine Hochstraße mit Rampe vorgesehen, die sich in ihren Abmessungen in das Stadtbild einfügen soll.

Hier entsteht ein Zubringer mit der Überbrückung der Cecilienallee und der Kaiserswerther Straße, eine rund 333 Meter lange Hochstraße am Ostufer. Die Hochstraße im Stadtteil Golzheim ist ein Betonbauwerk mit schmalen Querträgern im Abstand von zwei Metern. Hohlkästen als Längs- und die schmalen Querträger bilden einen Trägerrost von großer Steifigkeit. Dieser als Durchlaufbalken konstruierte Trägerrost ruht auf zwei Pfeilerreihen mit schlanken Betonstützen von leicht elliptischem Querschnitt. Die Hochbrücke wurde wegen der Vielzahl stützender Pfeiler schon in der Dokumentation zur Fertigstellung der Brücke im Jahr 1958 als „Tausendfüßler“ bezeichnet. Dieser „Tausendfüßler“ ist aber nicht zu verwechseln mit dem später ebenfalls so bezeichneten, 1961/62 errichteten Brückenbauwerk in der Düsseldorfer Innenstadt. Dieser „Tausendfüßler“ wurde im April 2013 abgerissen.

An der neu errichteten Hochstraße schließt sich mit rund 251 Meter Länge, beginnend etwa an der Kreuzung Uerdinger Str./Kaiserswerther Straße ein in Richtung Nordfriedhof mit trompetenartiger Verbreiterung auslaufendes Rampenbauwerk an.



Die Uerdinger Straße im Jahr 1957 mit zahlreichen Gasansatzleuchten, die Hochstraße ist im Bau. Bildquelle unbekannt.



Die Uerdinger Straße im Jahr 1957 aus einer anderen Perspektive. Bildquelle unbekannt



Die Theodor-Heuss-Brücke 1957 bis heute ... ↑ ↗ →

Am 8. Oktober 1953 beschließt die Stadt die Annahme dieses überarbeiteten Entwurfs, am 21. August 1954 beginnen die Bauarbeiten. Am 19. Dezember 1957 wird die Brücke dem Verkehr übergeben. Sie entspricht Tamms Vorstellungen bis auf eine Kleinigkeit: das für die Straßenbeleuchtung zuständige Amt hatte die seinerzeit mehr und mehr aufkommenden Peitschenmasten aufgestellt, während Tamms gerade Maste vorgesehen hatte, die im Einklang mit den senkrechten Pylonen stehen sollten. Letztlich gab sich Tamms mit der Aufstellung der Peitschenmasten zufrieden. Sie sind neun Meter hoch und mit Langfeldleuchten ausgestattet. Ihren heutigen Namen erhält die Brücke am 31. Januar 1964, als sie nach dem am 12. Dezember 1963 verstorbenen früheren deutschen Bundespräsidenten Theodor Heuss benannt wird.



DAS HAUS RHEINPARK

Markant für das Stadtbild ist der Verlauf der Hochstraße (Uerdinger Straße) zwischen den mehrgeschossigen Wohnhäusern – dem sogenannten „Haus Rheinpark“ – an der Westseite der Kaiserswerther Straße und auf beiden Seiten der Uerdinger Straße in Düsseldorf-Golzheim. Die Anlage in der Architektur des Neuen Bauens enthält neben sechsgeschossiger Blockrandbebauung zwei symmetrisch gestaltete, elfgeschossige Eck- und Turmhäuser, es sind frühe Beispiele für den Bau von Wohnhochhäusern in Europa. Die Wohnhäuser nehmen mit ihren expressionistischen Backsteinfassaden Bezug zu den Gebäuden der „GeSoLei“ (Große Ausstellung Düsseldorf 1926 für Gesundheitspflege, soziale Fürsorge und Leibesübungen) am Rheinufer und bilden eine Art Brückenkopf für den von der Theodor-Heuss-Brücke kommenden Verkehr.

Im März 1928 beginnt die Bauunternehmung Salz & Schmitz mit der Errichtung der Anlage, die mehr als 200 Wohnungen umfasst. Die beiden monumentalen Wohntürme der Anlage sind innerhalb von sieben-einhalb Monaten schlüsselfertig und bezugsreif. Die Wohnungen sind als drei-, vier-, fünf und sechsräumige „Mittelstandswohnungen“ mit komfortablen, gekachelten Bädern, Kellerräumen und „Mädchenkammern“ konzipiert. Eine durch Pumpen unterstützte „zentralisierte Niederdruckwarmwasserheizung“ besorgt die Beheizung der Wohnungen. Fließendes kaltes und warmes Wasser steht nicht nur in den Küchen und in Bädern, sondern auch in den Schlafzimmern zur Verfügung. Mit Rücksicht auf die große Anzahl der Wohnungen wird auf die Einrichtung von Waschküchen und Trockenböden verzichtet und eine mit speziellen Maschinen ausgestattete Wäscherei und „Trockenanstalt“ eingerichtet. Außerdem verfügt die Anlage über mehrere Garagen sowie eine einheitlich gestaltete Gartenanlage mit mehreren Kinderspielplätzen. Für die oberen Wohnungen in den Turmhäusern werden je zwei Fahrstühle vorgesehen.

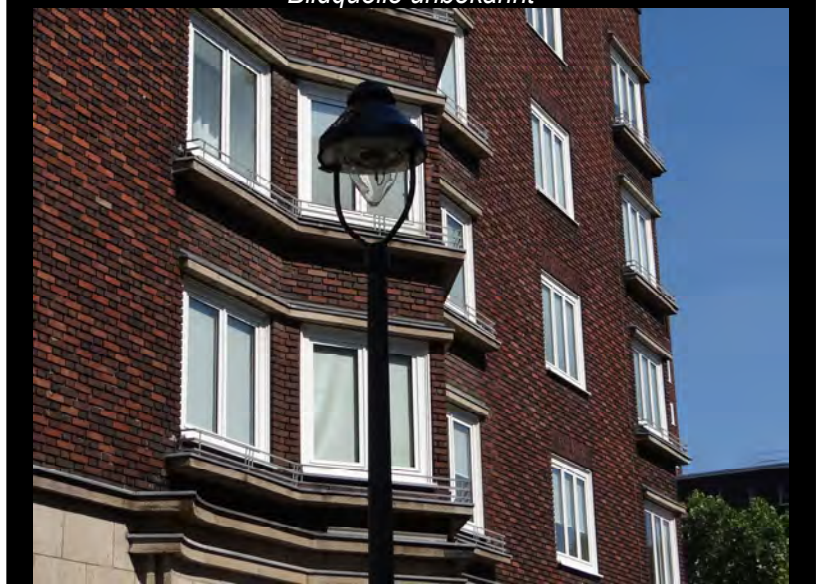
TYPISCHER BACKSTEINEXPRESSIONISMUS

Die Architektur der Häuser des Rheinparks zeigt eine aufwendige Fassadengestaltung. Über den mit Tuffstein und Muschelkalk verkleideten Erdgeschossen mit Werksteingesims als oberem Abschluss erheben sich polychrome Backsteinfassaden mit plastisch ausgebildeten Attikageschossen, man spricht vom „Backsteinexpressionismus“. Die Tür- und Fenstereingänge sind teilweise durch grüne Keramikplatten mit floralen Motiven verkleidet. Dreigeschossige Erker auf dreieckigem Grundriss oder kleine Balkone betonen die Achsen einiger Hauseingänge.

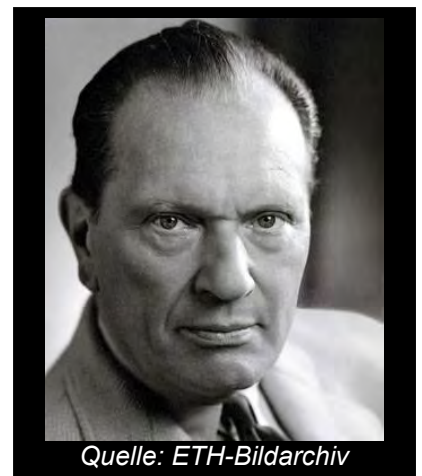
Architekt der Anlage ist der Schweizer William Dunkel (1893-1980) – *Bild rechts* – der nach einem Studium an der Technischen Hochschule Dresden in den Jahren 1917 und 1918 bei dem Düsseldorfer Architekten und Hochschullehrer Wilhelm Kreis (1873-1955) arbeitet und danach ein eigenes Atelier in Düsseldorf eröffnet. Seine Planung für die Wohnanlage bezieht sich auf ein städtebauliches Konzept, wonach die Uerdinger Straße auf 65 Meter erweitert wird, um die Achse einer geplanten zweiten Düsseldorfer Rheinbrücke aufzunehmen. Auf diese geplante Brücke bezieht sich Dunkel, indem er die 38 Meter hohen Eck- und Turmhäuser der Anlage als ein „städtebauliches Portal“ zu beiden Seiten der Brückenachse symmetrisch ausrichtet. Und diese Brücke wird schließlich als Nordbrücke im Jahr 1957 fertiggestellt (siehe weiter oben). Die Wohnbauten an der Uerdinger Straße (Haus Rheinpark), der Kaiserswerther Straße und der Cecilienallee, sowie in der Lützowstraße und am Golzheimer Platz sind hervorstechende Beispiele für den Düsseldorfer Backsteinexpressionismus, dazu zählen auch das Bauensemble Ehrenhof und das Wilhelm-Marx-Haus.



*Blick auf eines der Wohnhochhäuser (vor 1945).
Bildquelle unbekannt*



*Backsteinfassade mit Düsseldorfer Gasleuchte 2016.
Bild Bettina Raetzer-Grimm*

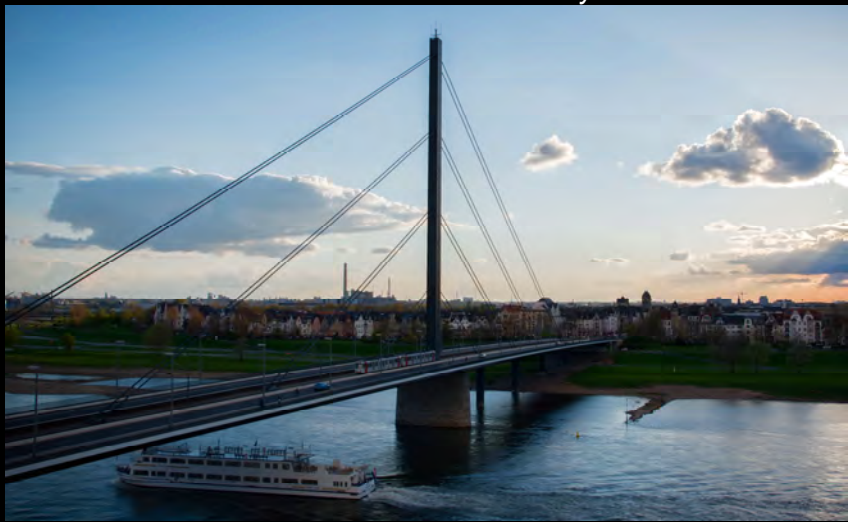


Quelle: ETH-Bildarchiv

DIE DÜSSELDORFER BRÜCKENFAMILIE



Theodor-Heuss-Brücke. Bild EveryPicture



Oberkasseler Brücke. Bild Vinzenz Janssen



Rheinkniebrücke. Bild Christian A. Schröder

Rechtsrheinisch endet die Brücke im Stadtteil Golzheim, linksrheinisch in Niederkassel. Sie bildet zusammen mit der benachbarten und stromaufwärts etwa zwei Kilometer entfernten Oberkasseler Brücke und der nochmals rund einen Kilometer dahinterliegenden Rheinkniebrücke die ursprüngliche „Düsseldorfer Brückenfamilie“, welche die Entwicklung dieses Brückentyps weltweit für viele Jahre maßgeblich beeinflusst. Als nächste Rheinbrücke stromabwärts folgt die rund sechs Kilometer entfernte und 2002 eröffnete Flughafenbrücke.



Die Peitschenmasten sind für die Theodor-Heuss-Brücke recht außergewöhnlich. Siehe dazu auch den Beitrag „Entwicklung der Peitschenmasten“ ab Seite 53. BildEveryPicture

SCHRÄGSEILBRÜCKE MIT PEITSCHENMASTEN

Die eigentliche Schrägseilbrücke ist 476 Meter lang. An sie schließt sich rechtsrheinisch eine 333 Meter lange Hochstraße über die Cecilienallee/Rotterdammer Straße und die Kaiserswerther Straße an. Auf der linksrheinischen Seite wird sie durch eine 462 Meter lange Vorlandbrücke über das Hochwasserbett ergänzt,

die nach dem Niederkasseler Deich noch den Kaiser-Friedrich-Ring überquert und anschließend an einer künstlichen Rampe endet. Die Hauptöffnung über den Rhein hat eine Spannweite von 260 Meter, die beiden seitlichen Öffnungen von je 108 Meter. Die Brücke hat pro Richtung zwei Fahrstreifen sowie parallel dazu an den Außenseiten je einen Fuß- und Radweg. Das Brückendeck ist einschließlich der Geländer 27,10 Meter breit. Davon entfallen 15 Meter auf die vier Fahrspuren und ihre mittlere Trennrampe. Auf einem 1,75 Meter breiten Streifen zu beiden Seiten der Fahrbahn befinden sich die Pylone, die Verankerung der Seile und die Beleuchtungsmasten.

Bettina Raetzer-Grimm

Quelle:

<http://www.rheinische-industriekultur.com/seiten/objekte/orte/duesseldorf/objekte/theodor-heuss-bruecke.html>

GASLICHTMASTEN AUF DER UERDINGER STRAÙE ABGERISSEN

Die elektrischen Peitschenmasten auf der Hochtrasse der Uerdinger Straße und der Theodor-Heuss-Brücke sollen schon lange unter Denkmalschutz stehen. Bedauerlicherweise hatte man das für die Gasansatzleuchten an Peitschenmasten (im Sprachgebrauch auch Bogenauslegermasten) auf der ebenerdigen Trasse der Uerdinger Straße nicht vorgesehen. Das ist mehr als bedauerlich, denn die Gasmasten und Gasleuchten passten optisch wie historisch und zeitlich optimal zu den „Rheinpark“-Wohnhochhäusern. Doch es geschah etwas sehr Ärgerliches.



Die Uerdinger Straße am 17. September 2009



↕ Die letzten Tage der Gasleuchten auf der Uerdinger Straße (Bilder vom 18. Dezember 2011)



Alle Bilder auf dieser Seite Thomas Schmitz



Die Stadt ließ die Gaslaternen im Dezember 2011 abreißen und stellte dafür elektrische Leuchten auf, die an dieser Stelle rein gar nicht zum Stadtbild passen, völlig deplatziert sind auch die geraden Lichtmaste der neuen Elektroleuchten. Leider besaßen die damals Verantwortlichen keinerlei Sensibilität und offenbar auch kein Geschichtsverständnis, denn die Gasansatzleuchten, deren Entwürfe aus der gleichen Epoche stammen wie die Bauten des Backsteinexpressionismus, hätten hier niemals entfernt werden dürfen. Ein Trost bleibt: In den Seitenstraßen der Uerdinger Straße in Höhe der Wohntürme stehen weiter die Gaslaternen – und werden es wohl auch bleiben. In der Orsoyer Straße sind sogar Stühlen-Kandelaber anzutreffen.

BRG



BERLIN -

DIE GASLICHT-SEELE DER STADT STIRBT AUS

Der Gaslaternen-Abriss in der einstigen Gaslicht-Hauptstadt Deutschlands geht unvermindert weiter. Das kann offenbar weder Corona, noch irgendwelche Finanzprobleme oder für Berlin weitaus wichtigere und dringend notwendige Maßnahmen nicht aufhalten. Der in dieser Frage offenbar völlig verbohrte Berliner Senat entwendet der Berliner Bevölkerung ihre seit 1826 bestehende Gaslicht-Seele.

Ende des vergangenen Jahres wurden in Berlin nach Senatsangaben 197.500 elektrische Leuchten sowie 27.500 gasbetriebene Leuchten gezählt. Die letztgenannte Zahl splittert sich auf in 23.920 Gasaufsatzleuchten (historische Bezeichnung Bamag U7), 2.400 Gashängeleuchten, 900 Gasmodellleuchten („Schinkellaternen“) und 280 Gasreihenleuchten.

Die elektrische Straßenbeleuchtung beinhaltet Stand Ende 2019 unter anderem 83.000 Natriumdampfhochdrucklampen sowie 34.500 LED-Leuchten.

Wie den Angaben des Senats zu entnehmen ist, sollen bis zum 31.07.2022 weitere 5.550 Gasleuchten, davon 5.070 Aufsatz-, 420 Hänge- und 60 Modellleuchten entfernt und dafür formgleiche LED-Leuchten (sogenannte Gaslaternen-Fakes) aufgestellt werden. Das Projekt kostet schlappe 38 Millionen Euro und wird durch Fördermittel der Europäischen Union sowie der sogenannten „Nationalen Klimaschutzinitiative“ finanziell unterstützt. Betroffen sind die Berliner Ortsteile Hermsdorf, Moabit, Wedding, Wilmersdorf und Charlottenburg.

Soweit die Webseite der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK).

Aufmerksame Beobachter aber auch Berliner Medien berichteten inzwischen aber auch von der Installation sogenannter „UFO“-Leuchten. Diese Leuchten – amtlich heißen sie „LED-Leuchte DL 30“ (Hersteller Siteco) oder auch „Modell Townguide“ (Hersteller Philips) – sind inzwischen im gesamten Berliner Stadtgebiet anzutreffen, manchmal an Stellen, wo man sie

überhaupt nicht vermutet. Beispielsweise inmitten einer Gaslicht-Straße. Anwohner, denen das Erscheinungsbild ihrer Wohnstraße nicht gleichgültig ist, sind ziemlich irritiert. Sie fragen auch schon mal bei der Senatsverwaltung an. Dort wird inzwischen geantwortet, dies sei die zukünftig für die Wohnstraßen Berlins vorgesehene Straßenleuchte. Allerdings findet man auf der Homepage der Senatsverwaltung keine konkreten Hinweise darüber. Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten, aber diese Funzel, ein Ungetüm von Untertasse, das auf einem schmalen Rohr wie auf einem Strohalm balanciert, ist eine optische Zumutung. Hässlicher geht es kaum. Im Ostteil der Stadt wurden mit diesem „UFO“ bereits etliche Gasaufsatz- und Gashängeleuchten ersetzt. Der Zündfunke berichtete darüber.



↗ Gasaufsatzleuchten: 23.920

↘ Gashängeleuchten: 2.400



↗ Gasmodellleuchten: 900

↘ Gasreihenleuchten: 280



Auch in den „alten West-Bezirken“ ist das „UFO“ inzwischen längst aufgetaucht, zum Beispiel in Lichtenfelde oder Lichtenrade. Scheinbar ohne irgendeinen konkreten Plan stehen sie zwischen beschaulichen Gaslaternen wie absichtlich gesetzte „Duftmarken“.



Berlin-Lichtenrade,
Hohenzollernstraße: „LED-UFO“
zwischen Gaslaternen.
Bild (Aufnahme 5. Juli 2020)
Bettina Raetzer-Grimm



Berlin-Lichtenrade, oben Goldschmidtweg (Aufnahme 5. Juli 2020), unten Bamberger Straße (Aufnahme 24. November 2019), hier wurde gleich ein ganzer Straßenzug von Gaslicht auf „LED-UFO“ umgestellt. Bilder: ProGaslicht e.V.



Vielleicht will man aber auch nur die Akzeptanz der Anwohner ausloten. Seltsamerweise finden sich in genau denselben Straßen aber auch Gaslaternen-Fakes, also LED-Leuchten in Gaslaternen-Optik. Eine Gemengelage an Lichtspendern.

Auf den Straßen Berlins findet man neben den alten Leuchtköpfen aus West-Berliner oder aus DDR-Zeiten inzwischen auch andere „futuristisch“ aussehende Straßenleuchten. Neben der bekannten Jessica mit Energiesparlampe sind das beispielsweise Leuchtköpfe, die an überdimensionale Gartenkrallen oder Fugenkratzer erinnern. Man montiert sie an geraden Masten, aber auch an Peitschenmasten, wobei sie an diesen hohen Masten völlig deplatziert wirken.

Das „UFO“ soll jedoch offenbar Berlins neue Wohnstraßenbeleuchtung werden. Ein Armutszeugnis!

Bettina Raetzer-Grimm

BERLIN -

VILLA WURMBACH - DAS GEHEIMNIS DER PRÄSIDENTENVILLA

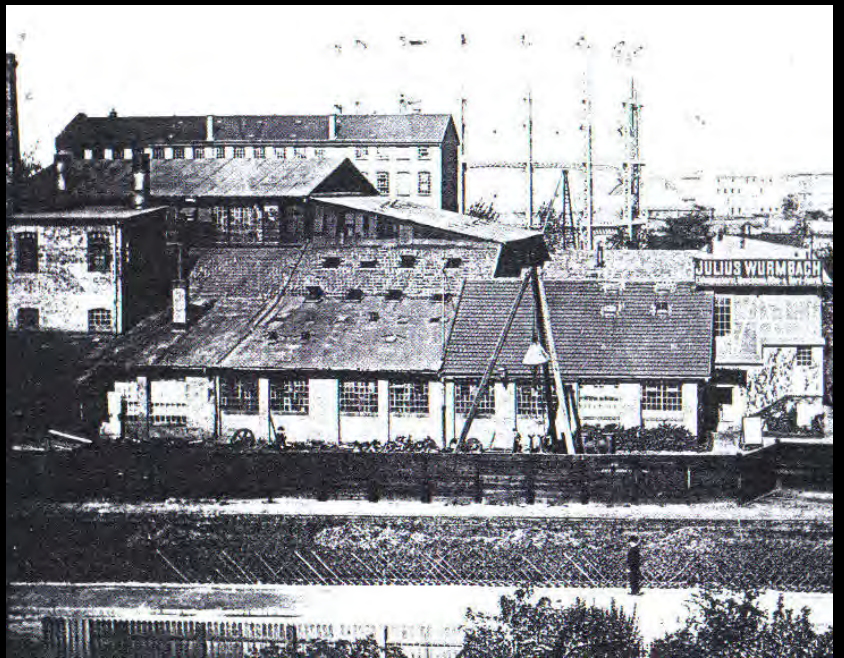
Die repräsentative „Villa Wurbach“ in Berlin-Dahlem, Pücklerstraße 14, die den jeweils amtierenden Bundespräsidenten als Dienstwohnung zur Verfügung steht, hat eine bewegte Geschichte. Dies hängt vor allem mit dem früheren Besitzer Hugo Heymann zusammen, eine seit 2018 vor dem Gebäude stehende Gedenktafel am Haus erinnert an den Mann. Die Historie der Villa ist auch schon länger bekannt, neben Historikern haben sich auch der derzeitige Bundespräsident Frank-Walter Steinmeier sowie sein Amtsvorgänger Joachim Gauck damit beschäftigt. Kürzlich sind aus einer unerwarteten Quelle neue Informationen sowie Bilder der Villa aufgetaucht. „Die Villa in der Pücklerstraße“ heißt die 97 Seiten starke Geschichte der – nach dem ursprünglichen Bauherrn benannten – „Villa Wurbach“, die die Autorin Claudia Kramatschek verfasst hat und die die Bundeszentrale für politische Bildung und das Bundespräsidialamt im vergangenen Jahr herausbrachten.

JULIUS WURMBACH - OFENFABRIKANT

Doch die Geschichte der Villa beginnt mit deren ersten Besitzer, der die Villa bauen ließ. Es handelt sich um Julius Heinrich Friedrich Wurbach Junior (1860-1926), einem Fabrikanten und Kommunalpolitiker aus Frankfurt am Main. Dessen Vater Julius Wurbach (1831-1901) war ebenfalls Fabrikant und königlicher, preußischer Kommerzienrat. Wurbach Senior gründete 1872 in Bockenheim bei Frankfurt am Main die Bockenheimer Eisengießerei und Maschinenfabrik GmbH. Auch politisch war er engagiert und bekleidete bis zur Eingemeindung das Amt des Vizebürgermeisters der Stadt Bockenheim.



Gusseiserne Öfen von Julius Wurbach



Die Firma Julius Wurbach befand sich direkt am Gaswerk in der Solmsstraße 83 in Bockenheim. Bildquelle unbekannt (um 1903).



Julius Wurbach fokussierte sich am Anfang auf den steigenden Bedarf der chemischen Industrie an großen Gussstücken und Lehmgußkesseln, deren porenfreie Beschaffenheit besonders nachgefragt wurde. Daneben produzierte er auch Maschinen- und Baugussteile, sowie besonders verzierte Säulen und Kandelaber. Wahrscheinlich stellte er auch Gaskandelaber für die Stadt Frankfurt am Main her, beispielsweise den stadtypischen „Sachsenhäuser Kandelaber“ und den „Stadtkandelaber“ mit Wappen. Auch nahm er die Produktion gusseiserner Öfen und Herde auf.

Die Ofen- und Herdfabrik Julius Wurmbach produzierte Ende des 19. Jahrhunderts mit ca. 35 Wettbewerbern im Deutschen Reich u. a. erfolgreich verschiedene Modelle von Gussöfen mit reichhaltigen Verzierungen, Bemalungen und Emaillierungen in nennenswerter Stückzahl. Es wurden zeitgemäße wahre gusseiserne Ungetüme mit ausgefeilter Luftführung und -regulierung hergestellt. Der Sammler und Restaurator Ronald Koch aus Günserode in Thüringen urteilte: „*War jemand reich, kam ein ‚Wurmbach‘ ins Haus, war er noch reicher, musste es ein bunter ‚Wurmbach‘ sein. Und wenn jemand etwas ganz Besonderes wollte, dann schaffte er sich gar ein weißes Exemplar an.*“ Nicht nur seiner Einschätzung nach waren die Wurmbach-Öfen anerkannte Gebrauchskunst. Seine damals produzierten Stubenöfen werden heute antiquarisch gehandelt. Die mit der Gießerei verbundene Bearbeitungswerkstätte entwickelte sich zu einer Maschinenfabrik, die u. a. Reinigungs- und Filtrieranlagen produzierte. Auch schwere Pfannen und Kessel für chemische Fabriken wurden hergestellt. Um die Jahrhundertwende zählte das Unternehmen mit 140 Arbeitern und u. a. mit einer 25 PS starken Dampfmaschine zu den größten Arbeitgebern im nun zu Frankfurt gehörenden Bockenheim.



Die um 1900 in Frankfurt am Main üblichen Gaskandelaber.
Bilder: Sammlung ProGaslicht



Die Firma Julius Wurmbach, Eingang und Werksanlagen

ÜBERNAHME DURCH DEN SOHN - UND DESSEN TRAGISCHER TOD



*Gaskandelaber in Frankfurt-Bockenheim, Juliusstraße – sie ist nach Julius Wurmbach benannt.
Bild (2.1.2020) Tilman Agena*



Das prächtige Rathaus von Bockenheim, der Fabrikant Julius Wurmbach Senior wirkte hier als Vizebürgermeister bis 1895. Davor sind Vierseitige Gaslaternen mit Glasdächern auf „Sachsenhäuser Kandelabern“ zu sehen. Leider haben wir bisher keine Bilder von Julius Wurmbach Senior und Junior gefunden.

Nach Julius Wurmbachs Tod wurden zwei Straßen in Bockenheim nach ihm benannt. Julius Wurmbach Junior führte die Eisengießerei, die vor allem durch die Produktion gusseiserner Öfen berühmt wurde, weiter. Im damals selbstständigen Schmargendorf, einer Gemeinde südwestlich von Berlin, ließ er sich 1912 vom Berliner Architekten Richard Walter in der Pücklerstraße 14 die Villa Wurmbach im Reformstil der damaligen Zeit, inspiriert von der britischen Landhausarchitektur, errichten (Bild unten).



Der Erste Weltkrieg und die Deutsche Inflation 1914 bis 1923 führten bei seinem ererbten Unternehmen in Frankfurt-Bockenheim und damit auch bei ihm zu großen wirtschaftlichen Verlusten. Im Oktober 1926 erschoss Wurmbach, der keinen anderen Ausweg sah, in seiner Villa zunächst einen nahen Verwandten und danach sich selbst.

So wurde das Anwesen an den 1881 in Mannheim geborenen Kunstperlenfabrikanten Hugo Heymann veräußert.

Wir befinden uns im Februar 1933, Adolf Hitler war gerade an die Macht gekommen. Die damaligen Besitzer der Villa, Hugo und Maria Heymann, werden bereits am 7. Februar, eine Woche nach der „Machtergreifung“ gezwungen, das Haus welches ihnen seit 1926 gehörte, an einen NS-Gefolgsmann weit unter Wert zu verkaufen. Hugo Heymann war ein deutsch-jüdischer Unternehmer. Bisher wusste man nicht viel von ihm, sein Gesicht kannte niemand.

DER JÜDISCHE VORBESITZER HUGO HEYMANN BEKOMMT EIN GESICHT

Doch nun, im Nachlass des kürzlich verstorbenen Sohns von Maria Heymann aus zweiter Ehe fand dessen Witwe Fotos von Hugo Heymann. Auf einem Bild trägt Heymann eine Soldatenuniform aus dem Ersten Weltkrieg. Außerdem kommen weitere Fotos zutage: Ansichten der Villa Wurbach aus der Zeit zwischen 1927 und 1933, als das Ehepaar dort wohnte – Hugo und Maria hatten 1927 geheiratet – und dort viele Prominente des damaligen Berlin aus Politik, Wirtschaft und Kultur zu Gast waren.



Hugo Heymann (1881-1938). Bilder Familie Kaps



Selbst eine der nicht seltenen Urkunden des NS-Regimes zu Ehren von Männern, die sie wie Heymann verfolgten und zu Tode folterten, fand sich im Nachlass (*Bild oben*). Darin wurde Hugo Heymann noch 1936 „im Namen des Führers und Reichskanzlers“ die Verleihung des Ehrenkreuzes für Teilnehmer des Ersten Weltkriegs bescheinigt. Was die Gestapo jedoch nicht daran hinderte, ihn 1938 – kurz vor dessen geplanter Emigration nach Norwegen – mehrmals zu verhaften und einige Tage lang zu quälen, bis er am 5. Juni 1938 an den Folgen starb.

DER WITWE HEYMANN WIRD EINE ENTSCHÄDIGUNG VERWEIGERT

Als die Witwe Heymanns nach 1945 um eine Entschädigung bzw. Rückgabe des Anwesens stritt, wurde sie mit einer geradezu erbärmlichen Begründung durch das Berliner Landgericht abgewiesen. Die Richter bestritten rundweg die Verfolgung der Eheleute Heymann unter anderem damit, dass Hugo Heymann, der zunächst in Deutschland blieb, ja hätte warten und später einen besseren Preis erzielen können als 1933, als die Immobilienpreise im freien Fall gewesen seien. Andererseits war im ersten Jahr der NS-Herrschaft noch nicht die „Arisierung“ angelaufen, also die massenhafte Plünderung jüdischen Eigentums, und der ebenfalls jüdische Rechtsanwalt, der den Verkauf abwickelte und später selbst zur Flucht gezwungen war, sagte im Entschädigungsprozess aus, er hätte nie daran teilgenommen, wenn Druck auf Heymann im Spiel gewesen wäre. Heute halten Historiker es für gesichert, „dass der Verkauf verfolgungsbedingt war“. Die Heymanns sahen sich nach Warnungen von gut vernetzten Freunden vor 1933, darunter auch der damalige Reichsinnenminister Friedrich Wilhelm Sollmann (1881-1951), in unmittelbarer Gefahr. Der Käufer der Villa, der Potsdamer Verleger Waldemar Gerber, sei dem NS-Regime „vielfältig verbunden“ gewesen und verlegte unter anderem bis zuletzt Durchhalteschriften für die Wehrmacht. So ist wohl davon auszugehen, dass Gerber die Lage Heymanns ausnutzte und günstig zu dieser Immobilie kam.

Gerber seinerseits verkaufte das 1913 erbaute Haus nach dem Krieg an den Energiekonzern AEG, der es 1962 an die Bundesrepublik Deutschland weiterveräußerte, diese nutzte es dann als Gästehaus.

NEUE FOTOS AUS DEM NACHLASS UND EINE BESONDERE GASLATERNE

Ein weiteres Foto – aufgenommen vermutlich zwischen 1925 und 1933 – aus dem jetzt bekannten Nachlass gibt aus Sicht der Berliner Beleuchtungsgeschichte ebenfalls gewisse Rätsel auf. Vor der Villa ist eine Gaslaterne zu sehen. Ein Bündelpfeiler mit einer sechseckigen Laterne. Bei dieser Laterne handelt es sich jedoch keineswegs um die bekannte Berliner Modellleuchte von 1893, die als „Schinkellaterne“ in die Geschichte einging. Es muss ein Vorgängermodell der klassischen Berliner "Schinkel" sein. Bekanntlich wurden die ersten städtischen Berliner Gaslaternen nach Gründung der Städtischen Gaswerke 1847 aufgestellt.



Die Villa Wurmbach zwischen 1927 und 1933. Vor dem Haus in der Pücklerstraße 14 steht eine Gaslaterne.

Produziert wurden die Laternen von der Berliner Fabrik für Gasanstaltsbedarf Schulz & Sackur. Formal auf die frühere (vierseitige) Camberwell-Laterne basierend, bildete sie entwicklungsgeschichtlich die zweite Generation einer Entwurfsreihe Berliner Gaslaternen. Ihre schlichte Form sollte Berlins zukünftige Standardgasleuchte sein, für repräsentative Zwecke war sie nicht gedacht. Es handelte sich um eine Schubscheibenlaterne, bei der die Scheiben nicht in luftdicht schließende Falze eingesetzt waren, sondern stumpf mit ihren Kanten zusammenstießen. Im Laufe der Zeit zwischen 1847 und 1893 wurde die Berliner Laterne stets weiterentwickelt, es existierten zahlreiche Sonderbauformen und unterschiedliche Dachvarianten. Und eine Type davon kommt der Laterne auf dem Foto mit der Villa Wurmbach (oben) ziemlich nahe. Es erstaunt, dass zum Zeitpunkt der nicht näher bestimmbaren Foto-Aufnahme diese Laterne zu sehen ist, denn ab 1893 dominierte die heute als Nachbau existierende Berliner Modellleuchte („Schinkellaterne“) allmählich die Straßen Berlins sowie der Nachbarstadt Charlottenburg. Die „Schinkellaterne“ bildet entwicklungstechnisch die dritte Generation und den vorläufigen Abschluss einer gestalterischen Entwurfsreihe Berliner Gaslaternen.

Bettina Raetzer-Grimm

Quelle:

*Berliner Außenraumleuchten, Dissertation Sabine Röck (2001)
Der Tagesspiegel, 25. Juni 2020*

BERLIN

AUSSTELLUNGSTIPP

„ZU WENIG PARFÜM, ZU VIEL PFÜTZE“ - HANS BALUSCHEK ZUM 150. GEBURTSTAG

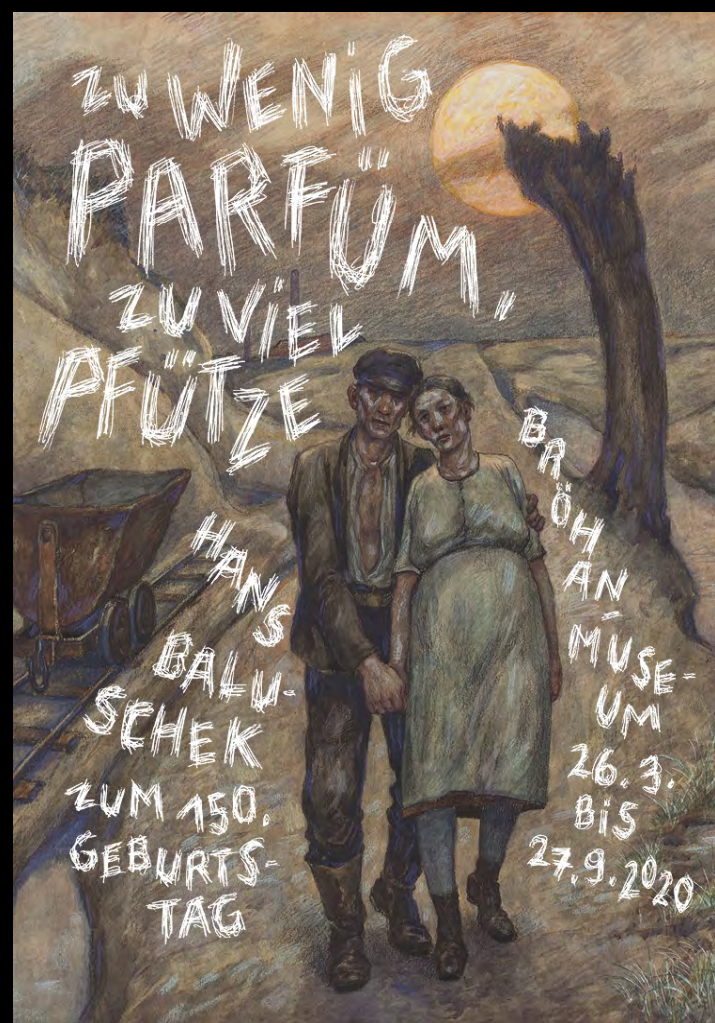
Seit dem 12. Mai 2020 ist das Bröhan-Museum wieder für den Besucherverkehr geöffnet. Es ist ausschließlich die neue Ausstellung „Zu wenig Parfüm, zu viel Pfütze. Hans Baluschek zum 150. Geburtstag“ zu sehen.

Da die Sicherheit der Besucherinnen und Besucher sowie der Beschäftigten für die Museumsleitung höchste Priorität hat, wird sich immer nur eine begrenzte Anzahl von Personen in den Ausstellungsräumen aufhalten, zudem wird auf die strikte Einhaltung der Hygieneregeln sowie des Abstandsgebots geachtet.

Zum 150. Geburtstag des Künstlers zeigt die Ausstellung im Bröhan-Museum nun einen umfassenden Überblick seines Werkes und spannt dabei einen Bogen vom Kaiserreich bis in die Jahre der Weimarer Republik. Kurator ist Fabian Reifferscheidt M.A. Das Meisterwerk dieses Malers und dieser Ausstellung ist dennoch ein Ölgemälde, der „Berliner Rummelplatz“ von 1914. Ein Frühsommerabend, ein Karussell dreht sich, Familien im Sonntagsstaat eilen wie aufgezogen in Rückenansicht zu der blinkenden Attraktion. Im Vordergrund werfen sich ein Junge mit Schiebermütze und Zigarette und ein Knabe mit Strohhut misstrauische



„Berliner Rummelplatz“, Hans Baluschek (1914)



Blicke zu. Die Szene strömt ebene Mischung aus Amüsierwut und Gereiztheit aus, die Thomas Mann im vorletzten Kapitel des „Zauberbergs“ beschrieben hat und die schon den Zeitgenossen gegenwärtig war. Wir wissen, was im Sommer 1914 geschah. Hans Baluschek wusste es nicht. Aber er ahnte es.

Zur Ausstellung erschien ein Katalog zum Preis von 25 Euro.

BRÖHAN-MUSEUM

Landesmuseum für Jugendstil, Art Deco und Funktionalismus

DIE FAMILIE BALUSCHEK

Über den Künstler Hans Baluschek haben wir bereits mehrfach im ZÜNDFUNKEN berichtet. Hans Baluschek war scharfer Beobachter, brillanter Künstler und engagierter Chronist seiner Zeit. Schon früh konfrontierte der am 7. Mai 1870 in Breslau geborene Maler, Grafiker, Illustrator und Schriftsteller das Publikum mit ungewohnt realistischen Darstellungen des Berliner Lebens. Ihn interessierten die Folgen der Industrialisierung, die Lebensumstände des Proletariats, Armut, Hunger und Verwahrlosung in den unteren Gesellschaftsschichten einer großen Stadt. Das gefiel nicht jedem, schon gar nicht den „Angehörigen der höheren Stände“, wie man damals zu sagen pflegte.

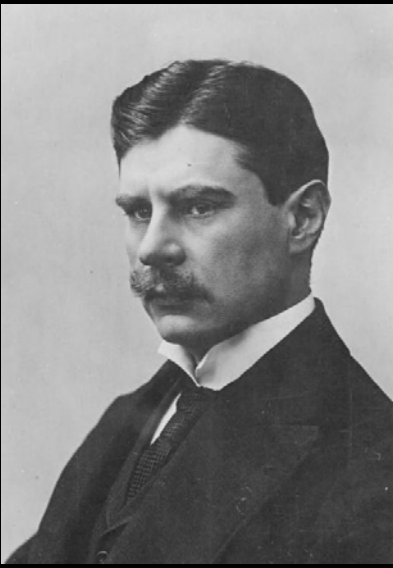
LEIDENSCHAFT FÜR DIE EISENBAHN

Hans Baluscheks Vater Franz war Regierungslandmesser und Eisenbahningenieur, dadurch färbte mit Sicherheit die Leidenschaft für die Eisenbahn ab. Im schlesischen Haynau, neben Breslau seinem zweiten Wohnsitz, versuchte sich Vater Franz Baluschek zunächst als selbstständiger Unternehmer im Eisenbahnwesen. Doch schon 1876 zog die Familie nach Berlin, der Vater arbeitete als „Technischer Eisenbahnbetriebssekretär“ bei der Staatlichen Eisenbahn. Neben Sohn Hans gab es auch drei Töchter, von denen aber zwei bereits früh an Tuberkulose starben.

In den nachfolgenden zehn Jahren wechselte Familie Baluschek fünfmal die Wohnung, blieb aber stets in unmittelbarer Nähe stark wachsender Arbeiterviertel, die am Halleschen oder am Kottbusser Tor lagen (heute Kreuzberg). Mit neun Jahren kam Hans Baluschek auf das Ascanische Gymnasium, dort wurde nach einem für die damalige Zeit humanistischen und naturwissenschaftlichen Lehrplan unterrichtet. Zwischen 1881 und 1882 kam der russische Künstler Wassili Wereschtschagin (1842-1904) mehrmals nach Berlin, um seine Bilder mit Kriegsdarstellungen einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen.



Oben: Franz Baluschek, Bildquelle Archiv Petra Althen; unten Hans Baluschek. Bild Bundesarchiv Bild 183-R-05358



Die Bilder des russischen Künstlers hatten auf Baluschek eine so nachhaltige Wirkung, sodass er begann, Bilder seines Vorbildes zu kopieren und schließlich eigene zu malen. Im Jahr 1887 zog Franz Baluschek mit seiner Familie berufsbedingt nach Stralsund, hier lernte der junge Hans Baluschek seinen Lehrer Max Schütte kennen, dieser machte Baluschek mit sozialistischen Ideen bekannt, die Baluschek ebenfalls prägten. 1889 machte Hans Baluschek schließlich sein Abitur und beschloss, Maler zu werden. Kurz darauf bekam er die Zulassung für das Studium an der Königlichen Akademie der bildenden Künste in Berlin, dort lernte er Martin Brandenburg (1870-1919) kennen, mit dem ihn lebenslang eine enge Freundschaft verband. Die Akademie wurde von Anton von Werner (1843-1915) geleitet, der sie trotz vieler Neuerungen sehr konservativ führte.



„Die Apotheose des Krieges“. Bild Wassili Wereschtschagin (1871). Bilder wie dieses inspirierten Hans Baluschek nachhaltig.

STUDIUM AN DER KÖNIGLICHEN AKADEMIE DER BILDENDEN KÜNSTE

Von Werner war ein Gegner des Impressionismus, welcher durch die Maler Max Liebermann, Lesser Ury und Franz Skarbina gerade populär wurde. Diese Stilrichtung sollte keinen Platz im Unterricht der Akademie haben. Von Werner favorisierte stattdessen Themen der akademischen Malerei, vor allem der Historienmalerei.

Hans Baluschek wohnte inzwischen in Berlin-Schöneberg; sein ältestes bekanntes Skizzenbuch stammt aus dem Jahr 1889 und zeigt ihn in einem Selbstbildnis als Student mit Mütze und Band in der Couleur eines Corpsstudenten. Ob er Teil einer Studentenverbindung war, ist allerdings nicht bekannt; spätere Bilder zeigen Kenntnisse der Organisation und auch in seinen Novellen wird das Thema aufgegriffen. In den frühen Arbeiten finden sich zudem auffällig häufig Kriegsszenen und militärische Kampfszenen neben Darstellungen des Stralsunder und des Berliner Straßenlebens. In den 1890er Jahren nimmt die Anzahl der Darstellungen der sozialen Klassenunterschiede und des Arbeiterlebens in Berlin deutlich zu, wodurch er sich von der akademischen Malerei zunehmend löste.



„Alte Hasenheide“. Hans Baluschek (1895)

Im Sommer 1893 beendete Baluschek sein Studium an der Akademie, um als freier Künstler zu arbeiten. Anders als die meisten akademisch ausgebildeten Maler konzentrierte er sich weiter auf die Klassenunterschiede und wurde so sehr schnell zu einem Außenseiter des wilhelminischen Kunstbetriebs. Doch es gab Leute, die sein Talent schon früh erkannten. Der Kunsthändler Fritz Gurlitt öffnete ihm 1895 die Türen zu Publikum und Presse.



Links: „Die Eisenbahn“ (1898); rechts „Großstadtbahnhof“ (1904)

Für den Schriftsteller Georg Hermann (1871-1943) „wird Baluschek einmal einer der wenigen Berliner Künstler von kulturhistorischer Bedeutung sein. Mit der Art seiner Darstellung sich zu befreunden fällt nicht leicht. Sie ist hart, hölzern, gegensätzlich, bei erster Betrachtung ohne jede intime Reize. Und doch muß man zugeben, daß gerade sie für das, was sie bespiegelt, die einzig wirksamen Mittel enthält“ (1901).

Für Friedrich Naumann (1860-1919) entdeckt Baluschek „Schöneberg und das Tempelhofer Feld, die Mietskasernen, die Fabrikmädchen, die Arbeiterweiber, die Leute an der Eisenbahn und ihre Kinder. Schön ist das alles nicht und doch sehr malerisch, sobald man glaubt, daß zur Malerei Geist und Erkenntnis sichtbarer Dinge gehört“ (1902).

ARBEITSWELT UND GROßSTADTSZENEN



Oben: „Eisenbahner-Feierabend“ (1895);
Unten: „Arbeiterinnen“ (1900)



Kaiser Wilhelm II. verspottete Baluschek als „Rinnsteinkünstler“, doch dieser fand zunehmend Anerkennung in den Ausstellungen der Berliner Secession. Baluscheks Gemälde zeigten vor allem die damaligen Randgebiete Berlins mit ihren Baustellen, dem Bau neuer Wohnungen und den dort lebenden Menschen und natürlich die Eisenbahn, der er zeitlebens verbunden blieb.

In der zweiten Hälfte der 1890er Jahre trat Baluschek mehr und mehr in das Bewusstsein der Berliner Kunstszene, vor allem durch seine Ausstellungen in den Jahren 1895, 1896 und 1897 in der Galerie Gurlitt gemeinsam mit Martin Brandenburg, bei denen er erstmals seine Bilder einem größeren Publikum präsentierte. Obwohl es bereits vorher Darstellungen aus dem Berliner Klein- und Spießbürgertum gab und auch Max Liebermann, Franz Skarbina, Fritz von Uhde und andere Maler des deutschen Realismus Darstellungen aus der Arbeitswelt und Großstadtszenen malten, waren Baluscheks Bilder für seine Zeit neuartig und außergewöhnlich. Immerhin zeigten sie unmenschliche Lebensbedingungen und eine trostlose Arbeitswelt.

Der Kritiker Willy Pastor zeigte auf, dass sich „in dieser harmlosen Novellistik etwas verbarg, daß mehr war als bloße Erzählung“. Nach seiner Darstellung gingen die Kritiker amüsiert von Bild zu Bild oder wandten sich ab, weil Baluschek zum „geschmacklosen Volke der Naturalisten“ gehörte und sich durch „zu wenig Parfüm, zu viel Pfütze“ auszeichnete.

AUFSTAND DER KÜNSTLER

Aufgrund der Unzufriedenheit der Berliner Künstler gegenüber der Vormachtstellung der offiziellen sehr konservativen Kunstanschauung des Anton von Werner und die überfüllten Kunstaussstellungen mit großen Bildermengen kam es im auslaufenden 19. Jahrhundert in Berlin zu einer Spaltung der Kunstszene. Unter der Leitung Leistikows wurde 1892 die „Vereinigung der XI“ als exklusive Ausstellungsgemeinschaft gegründet. Auch Baluschek wurde gebeten, sich an den Ausstellungen der Vereinigung zu beteiligen.

Durch den Skandal um die Absetzung einer Ausstellung Edvard Munchs im Herbst 1892 durch Anton von Werner kam es zu weiterer Unzufriedenheit innerhalb der Berliner Künstlerschaft, die 1898 in der Gründung der Berliner Secession durch die modernen Künstler der Stadt, ebenfalls angeführt von Leistikow, mündete.

Auch Baluscek gehörte zu den Gründungsmitgliedern der Secession und wurde zum Schrittführer gewählt. Gemeinsam mit Käthe Kollwitz, Otto Nagel und Heinrich Zille vertrat er die bodenständige und sozialkritische Kunst in der Secession, wodurch sie sich von den weitgehend durch den französischen Impressionismus, Pointillismus und Symbolismus beeinflussten Künstlern der Vereinigung unterschieden. Während Zille und Kollwitz als Zeichner allerdings auf die Schwarz-Weiß-Ausstellungen der zeichnenden Künste angewiesen waren, konnte Baluscek seine Gemälde regelmäßig auf den Ausstellungen der Secession präsentieren und stellte damit eine ständige Provokation für die konservativen Kreise dar.



„Tempelhofer Feld und Bahnhof“, Aquarellierte Bleistiftzeichnung (1889)

Baluscek heiratete 1902 die Theaterschauspielerin Charlotte von Pazatka-Lipinsky (1878-1969), die er einige Jahre vorher durch seine Verbindungen zur Theaterwelt kennengelernt hatte. Gemeinsam mit ihr zog er in ein Haus in der Klopstockstraße 24, Gartenhaus III. Stock, in Berlin-Tiergarten. Die anfangs sehr romantische Ehe verlief jedoch unbefriedigend und wurde 1913 kinderlos geschieden.

STREIT UND WEITERE SPALTUNG

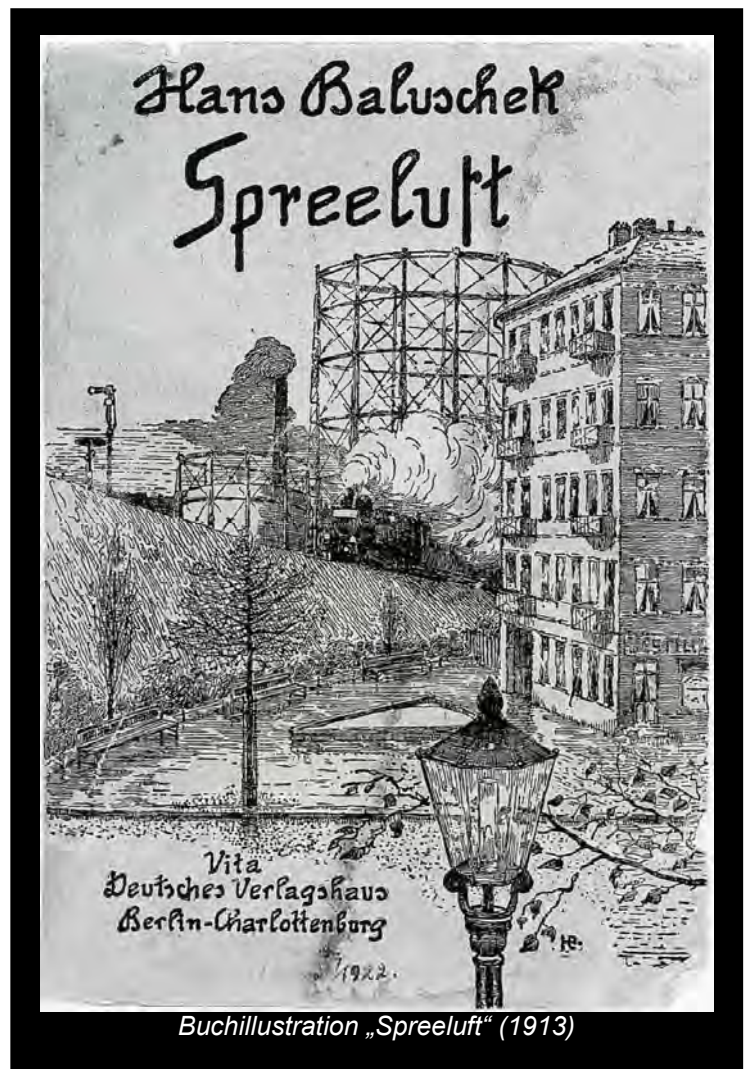
1908 wurde Baluscek Teil des Vorstands der Berliner Secession; in der Folge geriet jedoch auch diese zunehmend in die Kritik. Die Offenheit, die sie bei ihrer Gründung gegenüber der neuen Malerei des Impressionismus zeigte, wandelte sich mit dem Aufkommen des Expressionismus. Nun war es die Berliner Secession um Max Liebermann, die Ausstellungen anderer Künstler wie z.B. Henri Matisse ablehnte. 1910 spaltete sich daraufhin die „Neue Secession“ um Max Pechstein und Georg Tappert ab. Diese führte eine „Ausstellung von Werken Zurückgewiesener der Berliner Secession“ durch. Nachdem 1913 ein erneuter Versuch, die Kunstszene wieder zusammenzubringen, scheiterte, traten 42 Künstler aus der Secession aus und gründeten die „Freie Secession“.

Kaum hatte Hans Baluscek mit den Werken „Tempelhofer Feld“ und „Der Bahnhof“ (beide 1907) einige Aufmerksamkeit auf sich gezogen, richtete er 1908 in Berlin W, Lützowstraße Nr. 82, Atelierhaus, linker Aufgang III, ein „Schulatelier für Damen“ ein. Dort gab er zwischen dem 1. Oktober und 1. Juli „Unterricht im Zeichnen und Malen“. Prospekte waren über seine Schöneberger Privatadresse Vorbergstraße Nr. 15 anzufordern. Zu den Schülerinnen gehörte auch Irene Drösse.

SEIN GASOMETER

Kaum war die Ehe mit Charlotte Baluscek geb. von Pazatka-Lipinski geschieden, gab es am 27. Juni 1913 die Hochzeit mit Irene Drösse. Er 43, sie 22. Gewohnt wurde zunächst in seiner Schöneberger Wohnung Vorbergstraße Nr. 15, IV. Etage. 1914 kam der Umzug in die III. Etage Akazienstraße Nr. 30. Dort wurde 1916 Tochter Regine geboren (1916-1994). Zwei Jahre später, kurz vor Geburt

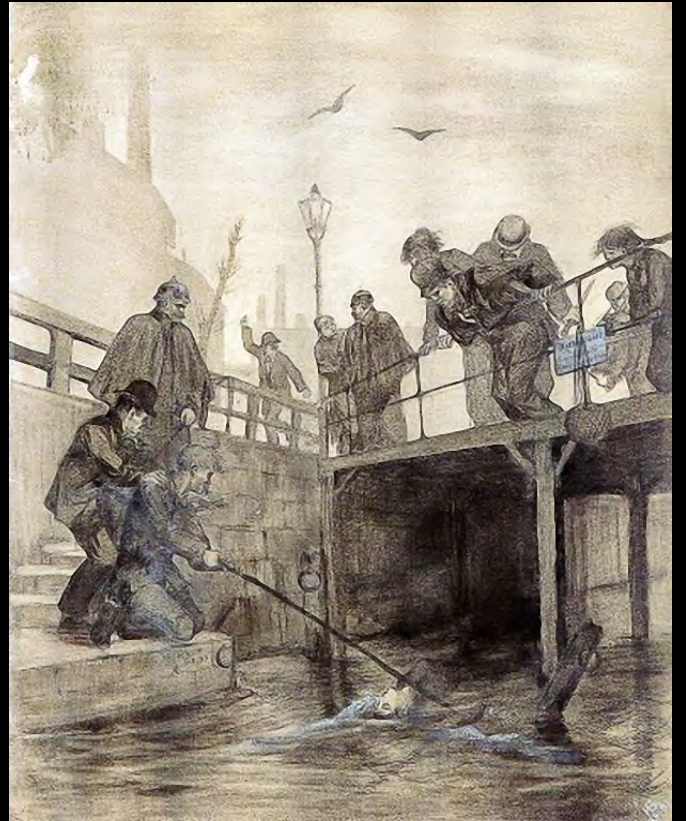
der zweiten Tochter Renate (1918-2009) zogen die Balusceks in die Wohnung Hauptstraße Nr. 34/35. Vom III. Stock hatte er den direkten Blick in die Albertstraße und auf „seinen“ Gasometer, der ihn immens faszinierte.



Buchillustration „Spreeluft“ (1913)



Der Schöneberger Gasometer, aber auch Gaslaternen tauchen auf Baluscheks Gemälden immer wieder auf, Oben: „Kohlenfahren“ (1901); unten: „Tiefer Schnee“ (1918)



„Selbstmörderin“ (1891)

Das damals selbstständige Schöneberg sollte für Hans Baluschek nun sein Heimatort werden, allerdings wechselte er innerhalb Schönebergs zwischen 1895 und 1935 achtmal die Wohnung. Seine Stationen: 1895 Gotenstraße Nr. 4 (Haus erhalten); 1898 Chersker Straße Nr. 5 (Haus erhalten); 1908 Lützowstraße Nr. 82 (Haus im Krieg zerstört); 1913-1914 Vorbergstraße Nr. 15 (Haus im Krieg zerstört); 1914-1918 Akazienstraße Nr. 30 (Haus erhalten); 1918-1928 Hauptstraße Nr. 34/35 (Haus erhalten); 1929-1933 Ceciliegärten Nr. 27 (Semperstraße, Haus erhalten); 1933-1935 Bozener Straße Nr. 13/14 (Haus erhalten).

DER KRIEGSAUSBRUCH 1914

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 wirkte sich auch auf die Künstler erheblich aus. Viele von ihnen erlebten den Kriegsausbruch euphorisch und unterstützten die Politik des Deutschen Reiches. Nur wenige Künstler wie Käthe Kollwitz oder Otto Nagel wurden von dieser patriotischen Stimmung nicht mitgerissen. Zur künstlerischen Unterstützung des Krieges erschienen Zeitschriften wie die von Paul Cassirer herausgegebene Kriegszeit, für die auch Max Liebermann und Hans Baluschek Arbeiten beisteuerten. Heinrich Zille erfand den Ulk die humoristischen Figuren „Vadding und Kori“, „die das Fronterlebnis als unfreiwilligen Sonntagsspaziergang erscheinen lassen“, und für die wöchentlich erschienenen Künstlerblätter zum Krieg

arbeiteten neben Liebermann, Corinth, Zille und Baluschek auch Philipp Franck, Friedrich Kallmorgen und Martin Brandenburg. Auch Max Slevogt, Gerhart Hauptmann, Ernst Barlach, August Gaul und viele andere beteiligten sich mit ihren Arbeiten an der patriotischen Unterstützung der Kriegstruppen oder meldeten sich wie Richard Dehmel, Erich Heckel und Max Beckmann sogar freiwillig zum Armeeeinsatz. (Quelle: Wikipedia). Auch Hans Baluschek stand trotz seiner sozialistischen Ideen der Monarchie nicht ablehnend gegenüber.

Im Jahr 1915 erschien eine Mappe mit dem Titel *Der Krieg 1914–1916* mit 22 Bildern Baluscheks, die vom Verband der deutschen Kranken-Pflegeanstalten vom Roten Kreuz herausgegeben wurde. Sie enthielt einen „glühend patriotischen Text“ des Historikers Richard Du Moulin-Eckart, der von Zeichnungen Baluscheks von modernem Kriegsgerät wie Mörsern und anderen Geschützen, U-Booten, Flugzeugen und Zeppeleinen illustriert war. Hinzu kamen zwölf ganzseitige Farbtafeln mit Kriegsszenen, „in denen unter die Kriegsfurie geratene Menschen in grauenhaften Szenen [bei] der Vernichtung des Feindes“ gezeigt werden. Abgebildet sind Kriegszerstörungen, Verwundete und Leichen in verschiedenen Kriegsszenen, wobei die Tafelserie in dem Bild *Die Hilfe endet*, auf dem ein Rot-Kreuz-Zelt mit Verwundeten dargestellt ist.



„Der Krieg“ – Tafel 4 – „Die Vernichtung (1915)“

Hans Baluschek meldete sich wie andere Kollegen ebenfalls wahrscheinlich freiwillig zum Kriegsdienst und wurde im Landsturm 1916 an der Westfront und später im Osten eingesetzt. Baluscheks enger Freund Martin Brandenburg wurde bereits 1915 durch einen Kopfschuss schwer verwundet und verlor ein Auge, 1919 starb er an den Folgen dieser Kriegsverletzung. In seinem Bild *„Zur Heimat“*, bei dem ein Sarg unter soldatischer Ehrbezeugung verladen wird, verarbeitete Baluschek 1917 den Kontrast zwischen der vaterländischen Hingabe des Soldaten und der Opferung seines Lebens.



„Zur Heimat“ (1917)

Das Ende des Krieges und vor allem der für Deutschland katastrophale Ausgang erschütterten Baluschek und viele andere. Die Novemberrevolution 1918 nahm er nur aus der Distanz wahr. Baluschek malte 1918 nur wenig, sein Œuvre beschränkt sich in dieser Zeit auf wenige Zeichnungen der Berliner Straßenkämpfe und ein Selbstporträt, das Baluschek in ruhiger Konzentration zeigt.

BALUSCHEKS WIRKEN IN DER WEIMARER REPUBLIK (1918-1932)

Nach 1918 traten vor allem Illustration von Märchen in den Vordergrund, das bekannteste ist sicher seine 1919 entstandene Illustration von „Peterchens Mondfahrt“. Für diesen Auftrag malte und zeichnete Baluscek 16 ganzseitige Farbtuschzeitungen und 37 Federzeichnungen. Bereits in früheren Jahren hatte er sich gelegentlich mit Fantasiedarstellungen befasst und sich als Buchillustrator einen entsprechenden Ruf erarbeitet – die Bilder zu Peterchens Mondfahrt wurden zu seinen bekanntesten Märchenillustrationen.



Links: „Peterchens Mondfahrt“ (1919); rechts „Von Menschlein, Tierlein und Dinglein“ (1924)

Hans Baluscek illustrierte weitere Kinder- und Märchenbücher für den Klemm-Verlag, darunter „Was der Kalender erzählt“ (1919), „Pips, der Pilz“ (1920), „In's Märchenland“ (1922), „Prinzessin Huschewind“ (1922) von Fritz Peter Buch und „Von Menschlein, Tierlein, Dinglein“ (1924). Zudem illustrierte er für den Comenius Verlag eine Ausgabe von Grimms Märchen (1925). Hinzu kamen Kostümzeichnungen, Plakate und Bühnenbildentwürfe für das Theater und teilweise auch für den Film. Außerdem gestaltete er 1927 die Kellerräume der Weinstube Lutter & Wegner mit phantasievollen und zugleich humoristischen Szenen aus Berlin.

Baluscek war, wie viele andere Künstler, durch den Ausgang des Krieges in eine Krise geraten, zugleich nutzte er jedoch die sich bietenden Möglichkeiten zur Neugestaltung aktiv. Er entschloss sich, die am 11. August 1919 in Weimar ausgerufene Weimarer Republik aktiv zu unterstützen und vor allem im Bereich der Kultur und Bildung Einfluss zu nehmen. So war er 1920 unter den ersten Organisatoren und Dozenten der neu gegründeten Volkshochschule Groß-Berlin und lehrte dort Malerei. Bereits 1919 gehörte er dem amtlichen Filmprüfungsausschuss an, wo er versuchte, den oberflächlichen Unterhaltungsfilm mit der Förderung politischer Filme entgegenzuwirken. Der 1929 von Piel Jutzi gedrehte Film Mutter Krausens Fahrt ins Glück, der als erster echter Zille-Film gefeiert wurde, stand unter dem Protektorat von Baluscek, Otto Nagel und Käthe Kollwitz. Ebenfalls 1919 gehörte er zu den Gründern des Bundes für proletarische Literatur, und 1924 wurde er neben Arno Holz, Martin Andersen Nexø, Karl Henckell, Paul Kampfmeyer und Friedrich Wendel in den literarischen Beirat des sozialdemokratischen Bücherkreises berufen.

POLITISCHES ENGAGEMENT

Im Jahr 1920 trat er in die SPD ein und wurde Vorsitzender der Kunstdeputation in Schöneberg. Ebenfalls 1920 erschien sein Novellenband „Enthüllte Seelen“. Gemeinsam mit den Schauspielern Erwin Piscator und Leopold Jessner wurde er unter dem Vorsitz von Berlins Oberbürgermeister Gustav Böß Bürgerdeputierter in der Deputation für Kunst- und Bildungswesen und damit zuständig für Wirtschaftsfragen im Bereich der Kunst und Künstler. Er spielte eine führende Rolle bei der Gründung der Unterstützungskasse Berliner Künstler. Im Reichsverband bildender Künstler Deutschlands wurde er zeitweise Vorsitzender.

Baluscek zeichnete für die Zeitschriften Der wahre Jacob, Lachen links, Frauenwelt, Kulturwille, Der Bücherkreis, Proletarier und die Illustrierte Reichsbannerzeitung sowie für Schulbücher und Romane,



„Regen“ (1917)

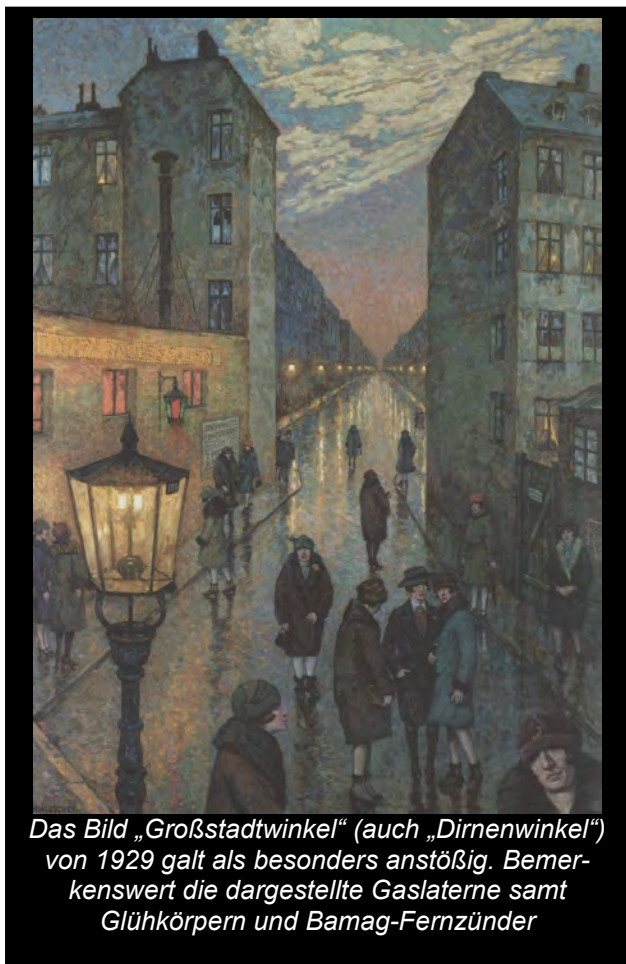
wobei sich seine Begeisterung vom technischen Fortschritt, insbesondere für den Schienenverkehr zeigte. Innerhalb der SPD gehörte Baluschek dem linken Flügel an und hatte keine Berührungsängste mit kommunistischen Aktivitäten. Sein Gemälde Zukunft von 1920 erschien als Titelblatt der kommunistischen Zeitschrift Sichel und Hammer. Zu den Amsterdamer Internationalen Antikriegstagen 1924 brachte Otto Nagel die Broschüre „8 Stunden der Künstlerhilfe“ heraus, eine Reaktion auf den Aufruf der KPD zum „Aufruf zur Erhaltung des 8-Stunden-Tags“, der unter anderem von Baluschek, Zille, Dix, Grosz, Sella Hasse, E. Johansson, Völker, Schlichter und E. Hoffmann unterzeichnet wurde.

DIE GROßE BERLINER KUNSTAUSSTELLUNG

Zwischen Invalidenstraße, Alt Moabit und dem Lehrter Bahnhof gab es seit 1879 den Universum Landesausstellungspark, in dessen Zentrum 1883 der Glaspalast (Messepalast) eröffnet wurde. 1893 fand dort die erste „Große Berliner Kunstausstellung“ statt. Der Streit über die Teilnahme war vorprogrammiert, unter den Künstlern und erst recht unter den Institutionen. Nach 1918 war das gesellschaftliche Ereignis von Berlin nicht mehr Sache des wilhelminischen Reiches, sondern der „Weimarer Republik“. Seinen ersten Auftritt in diesem Rahmen hatte Hans Baluschek am 19. Mai 1923, als er Reichspräsident Friedrich Ebert durch die Große Berliner Kunstausstellung führte. Tunlichst vermieden die beiden Genossen ein gemeinsames Foto im Saal Nr. 4, in dem Baluschek 32 Werke ausstellte, sein gesamtes Spektrum der zwischen 1896 und 1923 entstandenen Arbeiten, darunter Kohlenzug (1896), Der Blinde (1900), Sommerfest in der Laubenkolonie (1909), Zum Friedhof (1920), Lokomotiven (1921), Arme Leute (1923).



Hans Baluschek führt Reichspräsident Friedrich Ebert durch die Große Berliner Kunstausstellung. Bildquelle „friedenau-aktuell“



Das Bild „Großstadtwinkel“ (auch „Dirnenwinkel“) von 1929 galt als besonders anstößig. Bemerkenswert die dargestellte Gaslaterne samt Glühkörpern und Bamag-Fernzündler

Ganz anders 1927. Die Große Berliner Kunstausstellung wurde zum ersten Mal vom „Kartell der vereinigten Verbände Bildender Künstler Berlins“ geleitet. Dazu gehörten die „Allgemeine deutsche Kunstgenossenschaft“, die „Architektenvereinigung“, die „Berliner Secession“, die „Freie Vereinigung der Graphiker zu Berlin“, die „Künstlervereinigung Berliner Bildhauer“, die „Novembergruppe“ und der „Verein Berliner Künstler“. Zum Ausstellungsleiter war Hans Baluschek ernannt worden. Kaum hatte dieses Gremium seine Arbeit aufgenommen, wurde der Glaspalast wegen Bauauffälligkeit geschlossen. Neuer Ausstellungsort war ab 1929 das Schloss Bellevue. Die Konflikte bestanden weiter. Die eingereichten Werke mussten Ablehnung (durch die Jury), Beschlagnahmung (durch die Polizei) und die nachträgliche Entfernung (durch die Leitung) ertragen. Baluschek gab sich alle Mühe, hielt noch 1932 die Eröffnungsrede – und gab schließlich auf.

Der aufkommende Nationalsozialismus spielte dabei weniger eine Rolle. Bereits im September 1929 ließ Baluschek den Maler Otto Nagel wissen, dass er „eine schwere Krankheit mit fünf Wochen Klinik hinter sich hat, aber noch arbeitsunfähig“ ist.

Hans Baluschek, der mit dem Weltkrieg in eine künstlerische Krise geraten war, hatte mit der Weimarer Republik und über sein soziales Engagement wieder zur Kunst zurückgefunden. Nach 1927 entstanden Jungfernbrücke, Friedrichsgracht, Waisenstraße, Molkenmarkt, topografisch exakte Gemälde, wertvolle Dokumente vom alten Berlin.

ÄCHTUNG DURCH DIE NATIONALSOZIALISTEN

Die Nazis setzten Baluscek 1933 als „marxistischen Künstler“ von seinen Ämtern ab und schlossen ihn später von allen Arbeits- und Ausstellungsmöglichkeiten aus. Seine Werke brandmarkten sie als „Entartete Kunst“ im Gegensatz zur sogenannten Deutschen Kunst. 1933 und 1934 waren seine Arbeiten aber noch auf der Großen Berliner Kunstausstellung zu sehen.



Oben: Hans Baluscek um 1905.
Bildquelle: Archiv Bröhan-Museum;
unten: Irene und Hans Baluscek
(1913). Bildquelle: Archiv Petra
Althen



Für die Nazis war das „Entartete Kunst“: „Jungfernbrücke in Alt-Berlin“ (1927)

Hans Baluscek und seine Frau hatten seit 1929 in einer Atelierwohnung in Schöneberg (Postanschrift Ceciliengärten 27) gewohnt. Die Wohnung befand sich in der vierten und fünften Etage des sogenannten Turms an der Semperstraße. Baluscek hatte bekanntlich schon einige Umzüge hinter sich. Der seit 1921 amtierende Schöneberger Bezirksbürgermeister Emil Berndt (1874-1954) von der DNVP und Stadtverordneter Theodor Heuss (1884-1963) von der DDP erkannten, dass nach Ernennung von Baluscek zum Leiter der „Großen Berliner Kunstausstellung“ auch Schöneberg mit dem „Schöneberger“ Baluscek „wuchern“ könnte. 1929 offerierte ihm der Bezirk die kostenfreie Atelierwohnung. Ein Jahr später zahlte sich das schon aus: Bei den Balusceks waren Nobelpreisträger Gerhart Hauptmann (1862-1946) und seine Frau Margarete zu Gast. Im Jahr 1933 kam mit Oswald Schulz (NSDAP) ein neuer Bezirksbürgermeister ins Amt, doch da hatte Familie Baluscek ihre Atelierwohnung schon wieder verlassen. Die neue Adresse lautete jetzt Bozener Straße 13-14.

Wichtig war Baluscek in all den Jahren offenbar sein geliebter Schöneberger Gasometer, er stand bekanntlich Pate für viele seiner Werke. Von seiner Atelierwohnung im Turm der Ceciliengärten hatte er einen wunderbaren Blick auf den stählernen Koloss. Wenn Hans Baluscek wüsste, wie sich dort inzwischen alles verändert hat, der Gasometer nur noch eine leere Hülle ist und demnächst zu einer Art Hochhaus umfunktioniert wird, wäre er wohl ziemlich verstört.



Die Torgauer Straße (1912), rechts die Schöneberger Gasometer. Quelle unbek.

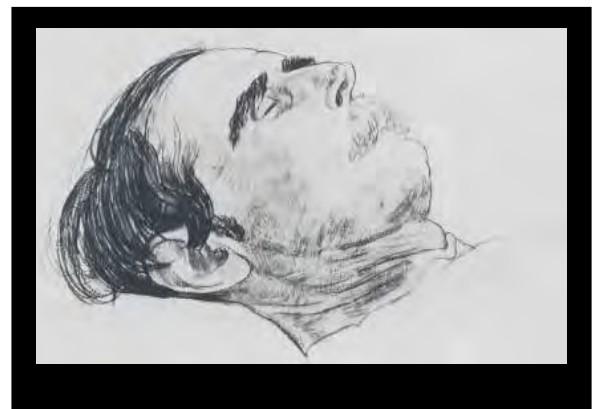


Die Straßenflucht der Albertstraße in Berlin-Schöneberg. An deren Ende ist das große Gaswerk mit den Gasometern zu sehen. Der Künstler wohnte in der obersten Etage des Hauses Hauptstr. 34/35 mit Blick auf den Gasometer. Die großstädtische Mietskasernenbebauung, rechts im Bild die niedrige Altbebauung, wenig später abgerissen, zeigen hier einen Wintereindruck. Der große Gasometer selbst ist nahezu komplett gefüllt. Die wenigen Menschen auf der Straße vermitteln insgesamt einen ruhigen Bildeindruck. Bild „Albertstraße in Schöneberg“ Hans Baluschek (1919)

DIE LETZTEN JAHRE

„Gehört er in die Kunstgeschichte, in die Sozialgeschichte, in die Berliner Lokalgeschichte? Dass diese Frage so gestellt werden kann, mag zeigen, dass das Problem, das an dem Namen dieses Mannes hängt, nicht ganz so einfach ist. Er war Zeichner und Maler, also ‚Künstler‘. Doch scheint mir zweifelhaft, ob der Rang seiner Erscheinung sich geschichtlich nach seiner künstlerischen Qualität und Leistungen ausrichten wird, aber er darf in keiner ernsthaften Betrachtung der Zeit fehlen, um die Jahrhundertwende, da sich ein Geschlecht über seine Gegenwart, des Proletariats, der Mietskaserne, der neuen Technik Rechenschaft abzulegen versuchte.“ (Theodor Heuss, 1935)

Hans Baluschek starb am 28. September 1935 an einem Nierenleiden. Auf Bitte von Witwe Irene fertigte der Malerfreund Erich Büttner (1889-1936) die „Zeichnung auf dem Totenbett“ (Bild rechts, Quelle Archiv Petra Althen/Enkelin). Nicht weit von der Wohnung Bozener Straße befand sich der 1883 angelegte „Begräbnisplatz der Stadtgemeinde Schöneberg“ an der Max-Straße, der 1929 für den Bau des „Schöneberger Südgeländes“ geschlossen werden sollte. 1932 wurde er (aus Mangel an Grabstellen) wiedereröffnet. Da dort bereits eine Einzelgrabstätte „Baluschek“ mit einer Urne existierte, die eine Erdbestattung in einem Sarg zuließ, wurden die sterblichen Überreste von Hans Baluschek dort beerdigt.



Wenige Jahre später präsentierte Albert Speer (1905-1981) als Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt die Pläne für die „Welthauptstadt Germania“, für deren Infrastruktur auch der Friedhof an der Max-Straße benötigt wurde. Am 3. April 1939 wurde die Fläche entwidmet, am 17. Juli begannen die Umbettungen – Baluschek kam auf den Wilmersdorfer Waldfriedhof in Stahnsdorf (Grablage Abteilung L I - S III - 334).

EHRENGRAB SEIT 1980

45 Jahre nach seinem Tod gewährte das Land Berlin am 18. November 1980 dem Maler Hans Baluschek eine Ehrengrabstätte. Sie wurde am 21. August 2001 um weitere 20 Jahre verlängert, so dass das Grab vorerst bis 2021 „gesichert“ ist. In der Semperstraße wurde am Haus Ceciliengärten Nr. 27 am 28. September 1981 eine Gedenktafel angebracht: „Hier lebte, malte, zeichnete und schrieb Hans Baluschek 1929-1933“ – mit einem Motiv aus dem Bild „Oberwasserstraße in Alt Berlin“ von 1934 (Bröhan-Museum).

UND SEINE BILDER?

Baluscheks Bilder sind heute über Berlin verstreut und selbst zu seinem 150. Geburtstag bekamen es die in Berlin konkurrierenden Kunstsammlungen nicht auf die Reihe, die Werke wenigstens online konzentriert zu zeigen. Baluschek-Bilder finden sich aktuell unter anderem hier: Galerie, Kupferstichkabinett der Staatlichen Museen, Kunstbibliothek Preußischer Kulturbesitz, Nationalgalerie, Berlinische Deutsches Historisches Museum, Deutsches Technikmuseum, Axel Springer Verlag sowie Bezirksämter Charlottenburg, Kreuzberg und Schöneberg. Letztgenanntes Schöneberg war bekanntlich Baluscheks Lebensmittelpunkt. Doch das dort ansässige „Museum Schöneberg“, das im Besitz mehrerer Werke Baluscheks ist, bekommt es nicht hin, diese öffentlich zu machen. Stattdessen verwahrt man sie im Depot. Das ist peinlich. Wer, wenn nicht Schöneberg, wäre zuallererst verpflichtet, den eigenen Bestand an Werken von Hans Baluschek dauerhaft zu präsentieren? Seine Schöneberger Bilder, nur in diesem Haus zu betrachten, „Albertstraße in Schöneberg“ (1919), „Kameraden“ (1921), „Schwarzes Land“ (1922), werden nicht gezeigt.

Das „Märkische Museum“ (Stiftung Stadtmuseum Berlin) besitzt eine umfangreiche Baluschek-Sammlung, ebenso das „Museum Bröhan“. Diese Gemälde und Zeichnungen können inzwischen sogar über die Digitale Bibliothek online betrachtet werden. Der Grundstock für die Sammlung des „Märkischen Museums“ könnte bereits 1938 gelegt worden sein, als Witwe Irene Baluschek vor ihrem Umzug nach Bochum einiges aus dem Nachlass ihres Mannes dem Magistrat von Berlin übergeben hatte.

Man kann sich sattsehen an Hans Baluschek. Das liegt nicht an seinen Themen – Berlin in Kaiserreich und Republik, Eisenbahnen und Industrielandschaften, Proletarier, Außenseiter, Elendsviertel – sondern an seinem Stil. Auf Baluscheks Ölbild „Arbeiterinnen“ von 1900 strömen Frauen dicht gedrängt aus einer Fabrikhalle: Eine trägt eine Blindenbrille, eine zweite ein Kreuz um den Hals, eine dritte ein Medaillon, eine vierte hat ein Taschentuch um die Backe gebunden; man sieht schwarze, blonde, rote und braune Haare (*Bild auf Seite 22*).



Wer aber länger hinschaut, erkennt, dass Baluschek dieselben drei Frauengesichter fünfzigmal auf der Leinwand verteilt hat, frontal, seitlich, im Dreiviertelprofil. Fabian Reifferscheidt, der Kurator der Baluschek-Ausstellung im Berliner Bröhan-Museum, spricht von einem „Baukastensystem“. Auch die Fabrik im Hintergrund ist ein Kasten, der die Menschen zu Arbeitskräften stantzt. Will der Maler den industriellen Moloch anprangern? Nein, denn er macht die Figuren einander ja nicht gleich, sondern künstlich unähnlich, hängt ihnen Ringe oder Perlen ans Ohr und jeder ein anderes Kleid über die Schultern. Auf den Baukasten der Moderne antwortet der Malkasten des Künstlers mit Nachahmung.

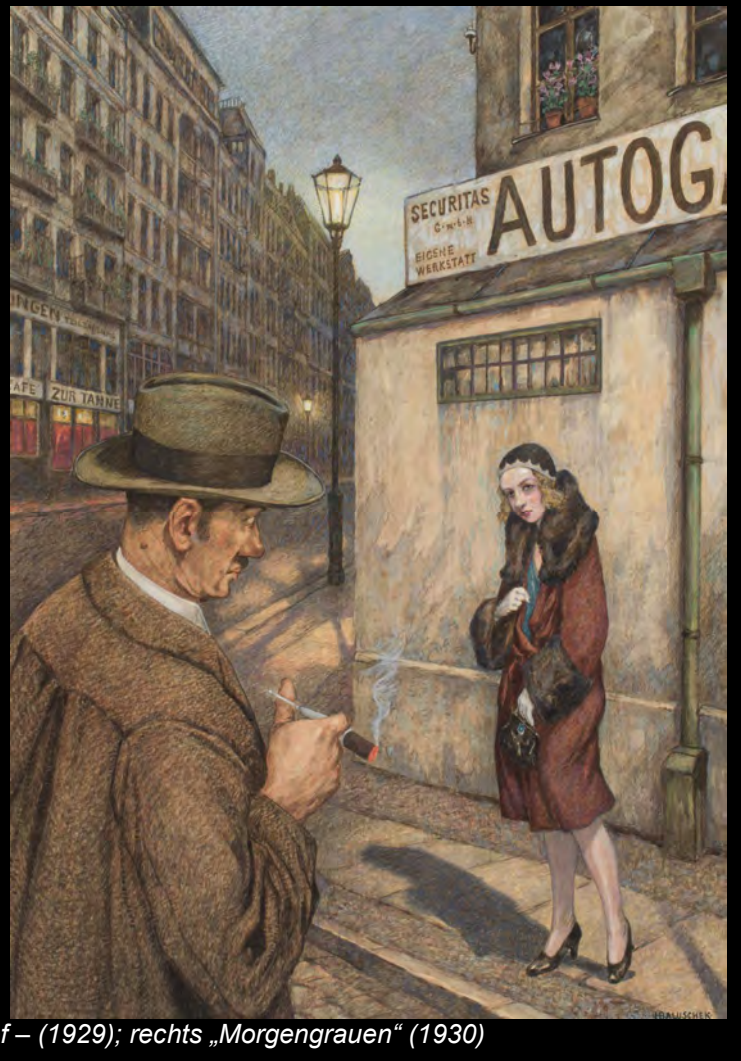
Andererseits hat Baluscheks Werk eine Handschrift, die man unter Hunderten erkennt. 1923, im Inflationsjahr, malt er ein Paar, das durch Hinterhöfe läuft, die Füße verquer, die Hände ineinander verkrallt, der Mann ein Karl-Valentin-Verschnitt, die Frau eine Stummfilm-Kokotte. „Heimweg“ heißt das Bild, aber ein Zuhause ist nirgends zu sehen, nur Brandmauern, Schloten, zerschlagene Fenster, bekritzelte Wände (*Bild links*). Sechs Jahre später, in der Abenddämmerung der Weimarer Republik, entsteht der „Großstadtwinkel“, auf dem die Gaslaternen von Lesser Ury, das Personal aber von Fritz Lang und Otto Dix stammt: achtzehn Gelegenheits- und Dauerprostituierte, Edelschicksen, Mannweiber, Gören mit Mütze, Mütter mit Hut, in allerlei Posen arrangiert, als wollten sie zur „Schönheits-Concurrenz“ in den „Paradiessälen“ antreten, für die eine Leuchtschrift am linken Bildrand wirbt (*Bild auf Seite 27*).

Hans Baluschek nimmt immer den kürzesten Weg von der Gosse zur Gemütlichkeit und vom Tinnef zum Erhabenen. Es ist schwere Kost, wenn man sieht, wie die Greisin in „Frühlingswind“ zusammengesunken im Straßenstaub hockt oder die alte Säuferin („Elend“) an einer Laterne lehnt – mit dem Gasometer im Hintergrund; aber dann leuchten die Gaslaternen über den „Obdachlosen“ im Tiergarten so traulich, und in der „Bahnhofshalle“ am Lehrter Bahnhof dampfen die Züge so flott, dass man mit dem Maler lieber eine Molle zischen ginge. Ein Koch bietet Brühwürste feil, ein Herr mit Schiebermütze wuchtet einen Koffer, eine Dame mit Pelzkragen erwartet ihn. Im „Morgengrauen“ mustert ein Mann eine junge Frau, die vor einer Autowerkstatt steht. Und die Gaslaternen leuchten ...

Nico Wolf



Links: „Obdachlose“ (1919); rechts „Elend“ (1920)



Links: „Bahnhofshalle“ – Lehrter Bahnhof – (1929); rechts „Morgengrauen“ (1930)

Quellen: <http://www.friedenau-aktuell.de/straßen-plätze/semperstraße/>
 Stadtmuseum Berlin, Bröhan Museum Berlin

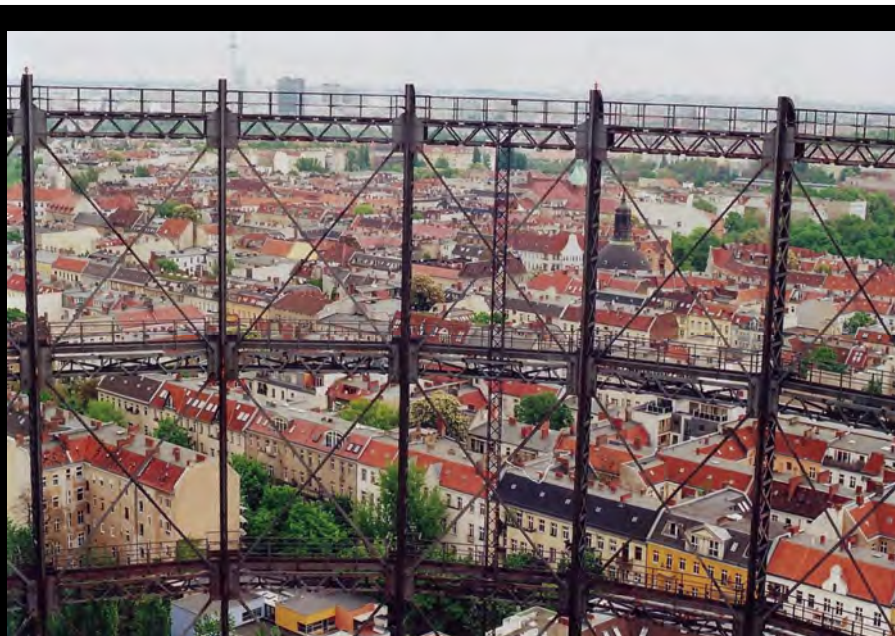
BERLIN - SCHÖNEBERGER GASOMETER IM FOKUS VON INVESTOREN



Aus dem früheren GASAG-Standort wurde der EUREF-Campus.
Bild wikipedia/Energiewende2020

Reinhard Müller veräußert, damit war der Weg für eine völlig veränderte Optik des früheren Gaswerksgeländes frei. Neue Gebäude wurden errichtet und auch im Innern des Gasometers soll ein Gebäude gebaut werden. Aus dem früheren GASAG-Gelände wurde schließlich der sogenannte EUREF-Campus (Abkürzung für Europäisches Energieforum). Der Campus soll zum Symbol der Energiewende werden.

Furore machen die seit Ostern 2009 angebotenen Besteigungen des Gasometers, dabei müssen 420 Metallstufen erklommen werden.



Blick vom Gasometer auf das Häusermeer von Schöneberg.
Bild Bettina Raetzer-Grimm

Bezirk bei verschiedenen strittigen Details entgegengekommen, er trägt die Kosten von 700.000 Euro für das Aufhübschen der Torgauer Straße inklusive dem Bau einer Brücke für Radfahrer und Fußgänger. Im Gegenzug soll der Bezirk Müllers Pläne, den Gasometer richtig zuzubauen, abnicken.

Schon lange ist in Berlin nichts mehr, wie es mal war. Das betrifft nicht nur das weltweit größte Gasbeleuchtungsnetz, sondern auch den historischen Gas-Produktionsstandort an der Torgauer Straße. Der 78 Meter hohe Schöneberger Gasometer – eine Landmarke und das Wahrzeichen Schönebergs – wurde 1913 in Betrieb genommen und war mit seinem Fassungsvermögen seinerzeit einer der drei größten Gasometer der Welt. Im Jahr 1995 endete hier die Stadtgasproduktion, ein Jahr zuvor war der Gasometer unter Denkmalschutz gestellt worden.

Der einst von der Badisch-Anhaltischen Maschinenbau AG (BAMAG) errichtete Stahl-Koloss ist inzwischen stark von Rost befallen. Im Mai 2011 begann man mit der Sanierung des Ex-Gasbehälters, diese Sanierung sollte längst abgeschlossen sein, stattdessen wird bis jetzt weiter daran gearbeitet. Im Jahr 2007 wurde das gesamte Gelände von der GASAG an den aus Krefeld stammenden privaten Projektentwickler, Architekten und Stadtplaner

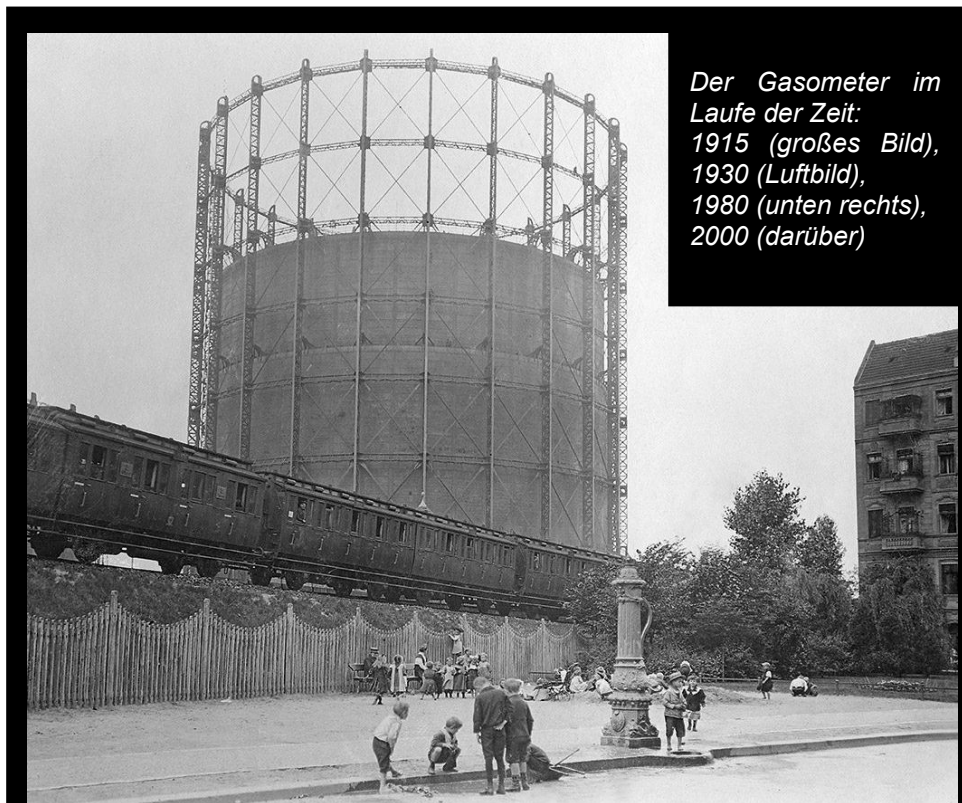
Vor wenigen Tagen wurde bekannt, dass jetzt auch der US-Elektrobauer Tesla hier investieren und sein Design- und Entwicklungszentrum einrichten will. 2.000 Arbeitsplätze sollen entstehen. Warum Tesla nun ausgerechnet das auffälligste Architektursymbol des Bezirks ausgesucht hat und dort quasi in ein darin noch zu bauendes Bürogebäude einziehen will, ist unklar. Klar ist aber, dass – sofern die Tesla-Pläne umgesetzt werden – der Denkmalschutz des Gasometers ad acta gelegt werden kann. Projektentwickler Müller will im Erdgeschoss des Gasometers ein 16 Meter hohes Veranstaltungszentrum einrichten. Darauf sollen dann zwölf Geschosse, verteilt auf sechs Feldern des Gasometers gebaut werden. Oben soll es eine Dachterrasse geben. Ein Gasometer-Feld soll offengelassen werden, die Denkmalschutzbehörde wollte jedoch zwei Felder frei haben, damit der Gasometer nicht wie ein großer schwarzer Block wirkt. Müller hat den Bauantrag schon eingereicht – mit einem offenen Feld. Außerdem ist er dem

Für Investor Müller ist alles ganz einfach: Er hat einen Interessenten, der 2.000 Arbeitsplätze einrichten will (Tesla), und der Interessent will nur dann dort einziehen, wenn der Gasometer bis fast ganz oben zugebaut wird. Das Projekt soll schlappe 200 Millionen Euro kosten. Noch ziert sich der Bezirk, ärgern sich die Anwohner wegen dieses gigantomanischen Planes, der die Optik ihres Kiezes nachhaltig verändern wird. Schlussendlich wird der Senat wohl entscheiden. Doch da dürfte Investor Reinhard Müller sein guter Draht zum Namensvetter Michael Müller (Regierender Bürgermeister) zupasskommen. Als SPD-Mitglied und einflussreicher Bauunternehmer hat Reinhard Müller gute Kontakte zum Spitzenpersonal der Sozialdemokraten. Er wird seine gewünschte Baugenehmigung bekommen. Schon dehnen und zerran zuständige Lokalpolitiker von Bezirk und Senat an Umwelt- und Bauvorschriften, um das Vorhaben umzusetzen.

Von 1996 bis 2004 war Reinhard Müller Mitglied im Berliner Landesdenkmalrat. Mit seiner 1999 gegründeten Stiftung Denkmalschutz Berlin hat er Millionen Euro eingeworben und unter anderem zur Sanierung des Brandenburger Tores und des Strandbads Wannsee eingesetzt. Dazu passt sein Vorhaben, den Gasometer entgegen der Denkmalschutzauflagen umzugestalten, eigentlich nicht.

Mit der geplanten Umbaumaßnahme ist der Schöneberger Gasometer endgültig verhunzt und eigentlich auch nicht mehr denkmalwürdig. Das passt dann auch zu Berlin, der alte GASAG-Standort ist nicht mehr erkennbar – und Gaslaternen sind hier inzwischen auch Geschichte. Eine kuriose Volte ist, dass im kommenden Herbst der Berliner Gasversorger GASAG auf das frühere GASAG-Gelände zurückkehrt und mit etwa 1.000 Mitarbeitern in einen Neubau ziehen will, der dann auch von einem Teil der

bundeseigenen Deutschen Energieagentur (DNA) bezogen wird. Anfang kommenden Jahres soll dann der Bundesverband Erneuerbare Energie seinen Sitz von Berlin-Mitte zum EUREF-Campus verlegen.



Der Gasometer im Laufe der Zeit:
1915 (großes Bild),
1930 (Luftbild),
1980 (unten rechts),
2000 (darüber)



BRG

MIT GASLICHT FOTOGRAFIERT → BERLIN UM 1900

Die Gitschiner Straße in Kreuzberg um 1900. Es ist ein Aufbruch in moderne Zeiten. In Bildmitte ist der Bau der neuen Hochbahn mit vielen Viadukten in vollem Gange. Hier wird wenige Jahre später Berlins erste Hoch- und Untergrundbahn auf der „Stammstrecke“ fahren, die spätere Linie U2. (Siehe dazu auch die Reportage über Martin Dibobe auf Seite 86). Im Vordergrund ein Bündelpeilermast mit der 1893 von den Berliner Städtischen Gaswerken (GASAG) entwickelten Berliner Modelleuchte. Sie verfügt bereits über Gasglühlicht, im Inneren ist ein Stehlichtbrenner zu sehen. Die Gasdruckfernzündung kommt erst einige Jahre später. Auf der linken Straßenseite sowie weiter hinten sind Vorgänger-Modelle der Berliner Modelleuchte zu erkennen.

Bild Waldemar Titzenthaler



Die Bahn fährt. Über zahlreiche Viadukte verkehrt Berlins erste Hoch- und Untergrundbahn auf der Gitschiner sowie der Skalitzer Straße in Kreuzberg. Interessant die Modelleuchten auf schweren Victoria-Kandelabern. Bild (1902) Siemens & Halske/Siemens Archiv eb-iv-2014-300

BERLIN - ICK HAB' DIR MAL JELIEBT

Eine Reise zu verwunschenen Orten Berlins - Gaslicht inklusive

Es gibt sie tatsächlich. **NOCH!** Liebenswerte, schnuckelige Orte – Straßen, Plätze, Anlagen – in der deutschen Hauptstadt, die ihr Flair bewahrt haben. Und wo Gaslaternen für die entsprechende Aura sorgen. Doch wer weiß, wie lange? Wir starten unsere neue Serie mit einem Ausflug in den Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

DER ALBOINPLATZ

Der als großes Oval angelegte Alboinplatz befindet sich im Südwesten des Berliner Ortsteils Schöneberg im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Hier verläuft die Grenze zwischen den Ortsteilen Tempelhof (Ostseite) und Schöneberg (Westseite), wobei die um den Platz herum verlaufende Straße komplett zu Schöneberg gehört.

Das Besondere an diesem Platz ist das Naturdenkmal „Blanke Helle“, ein tief liegender 2.500 m² großer See bzw. Pfuhl inmitten des Alboinplatzes. Einer Sage nach ist die „Blanke Helle“ das Tor zum Totenreich. An der steileren Südseite der Seemulde befindet sich eine mächtige Auerochsen- oder auch Stierskulptur. Ein Rundweg verläuft hier um den See herum und ist auf der nordöstlichen Seite mit Gashängeleuchten ausgestattet. Der See oder Pfuhl ist aus einem sogenannten „Toteisloch“ entstanden, die Gegend war einst mit Eis und Gletschern überzogen, die später schmelzenden Wassermassen hinterließen dann die Toteislöcher, aus denen sich Pfuhle bildeten. In unmittelbarer Umgebung befinden sich weitere Pfuhle dieser Art. Vom Stier-Denkmal führt eine



Die „Blanke Helle“ aus der Luft. Bild A. Savin



Sichtachse über den See bis zu einem gegenüberliegenden breiten und säulengerahmten Eingangsweg, nach dem sich die Straße schnurgerade nach Norden fortsetzt. Westlich neben der Pfeilerreihe liegt ein Spielplatz, auf dem mit einem Findling ein weiteres Berliner Naturdenkmal steht.



Blick vom Plateau mit der Stier-Skulptur (rechts angeschnitten) über den tief liegenden See (hier nicht sichtbar) auf den Eingang an der Nordseite des Alboinplatzes. Bild Bettina Raetzer-Grimm
Links eine vierflammige Gasleuchte an einem „Schwanenhals“-Auslegermast.
Bild Sammlung PGL



↑ Die Alboinstraße, Blick nach Süden auf den Eingang zum Alboinplatz. Im Jahr 2015 stehen hier noch Gasreihenleuchten, die ununterbrochen leuchten. Sie verschwinden kurze Zeit später. An der Straßenpflasterung ist der frühere Verlauf der Straßenbahntrasse zu erahnen. Bild Joachim Raetzer



Der Name des Platzes geht auf den Langobardenkönig Alboin (526-572 oder 573) zurück, im Jahr 1931 bekam er diesen Namen, vorher hieß er schlicht Platz „Q“.

Am denkmalgeschützten Alboinkontor, der ehemaligen Schwarzkopf-Fabrik aus den Jahren 1928 bis 1930 von Carl Mackensen an der Ecke Alboin-/Magirusstraße, zeigt eine Silhouette den König der Langobarden auf einem Pferd. Die Alboinstraße verläuft beidseitig um den Platz in Nord-Süd-Richtung. Nördlich des Alboinplatzes standen in der Alboinstraße bis 2015 Gasreihenleuchten, auch die Straßenbahn fuhr hier bis zu Beginn der 1960er Jahre, der frühere Trassenverlauf ist an der Pflasterung noch zu erkennen.

Der Platz mit 230 Metern Durchmesser ist als Gartendenkmal ausgewiesen, verschiedene Baumarten und Wiesen prägen den Ort. Entworfen wurde die Grünanlage 1912 sowie nochmals 1932 von dem aus Lübeck stammenden Gartenarchitekten Erwin Barth (1880-1933). Barth schuf zahlreiche Parks und Anlagen in Berlin und an anderen Orten. Östlich des Alboinplatzes dominiert ein zwischen 1929 und 1931 errichteter, langgezogener, halbrunder Wohnblock, der zur Siedlung „Blanke Hölle“ gehört und unter Denkmalschutz steht. Architekten waren Hans Jessen und Erich Glas. Auf der östlichen (der Tempelhofer) Seite standen bis vor wenigen Jahren zahlreiche Gasreihenleuchten (*Bild Mitte links*), die inzwischen allesamt entfernt wurden. In den Seitenstraßen östlich des Platzes dominieren Gasaufsatzleuchten.



Der mit Säulen umrahmte nördliche Eingangsweg zum Alboinplatz mit Gasleuchten. Die Gaslichtmaste aus Stahl stammen zum Teil noch aus den 1920er Jahren. Der gebogene Stahl-Ausleger wird wegen seiner Bauform „Schwanenhals“ genannt. Bild Bettina Raetzer Grimm

DER GRÖßTE OCHSE BERLINS

Die markante Stier-Skulptur wurde 1934 von dem aus Münster/Westfalen stammenden Bildhauer Paul Mersmann der Ältere (1903-1975) entworfen und von 1934 bis 1936 von arbeitslosen Künstlern errichtet.

Die Skulptur von Paul Mersmann erinnert an die Sage der Blanken Helle und stellt einen Stier der Göttin Hel, in der nordischen Mythologie die Göttin der Unterwelt, dar. So wie Hel in ihrer Doppelbedeutung als Vernichterin und Nährende ihre Jungfrauen schwarz kleidete, wenn sie der Unterwelt verfallen waren, und weiß kleidete, wenn sie zur Erlösung fähig waren, wählte der Künstler eine helle Tönung für den in der Mythologie schwarzen Stier und versinnbildlicht damit die Erlösung von der Heimsuchung durch den nun zu Stein gewordenen Stier und die menschliche Kraft zur Erlösung (Auszug Wikipedia).



Die monumentale Stier-Skulptur. Bild Pete Shacky

Angriffslustig blickt dieser monumentale Stier auf die harmlos aussehende „Blanke Helle“, inmitten der Grünanlage Alboinplatz. Doch so harmlos ist laut einer Berliner Sage die „Blanke Helle“ nicht. Einst war die Gegend dicht bewaldet. In dieser Wildnis lebte ein alter Priester, der besagter Göttin Hel diente. Hel herrschte über diesen See. Zweimal im Jahr schickte Hel zwei Stiere

an die Oberfläche, die sie dann pflügten, sodass der Priester Getreide sähen konnte. Eines Tages kam ein christlicher Mönch in diese Gegend. Der Priester hieß ihn willkommen und die beiden lebten friedlich zusammen, bis der alte Priester starb. Doch der Mönch machte keine Opfer für Hel, die daraufhin zornig wurde. Als die Stiere im nächsten Jahr erschienen, zogen sie den Mönch in den See. Lange Zeit hieß es, die „Blanke Helle“ würde alljährlich ein Opfer verschlingen.



Berlin - Tempelhof Alboinplatz
Der Alboinplatz in den 1950er Jahren. Die Vegetation ist noch recht spärlich. Bildquelle: Ansichtskarten



„Berlins größter Ochse“ wurde in der Vergangenheit mehrmals mit der NS-Ideologie in Zusammenhang gebracht, was sich jedoch als falsch herausstellte. Im Gegenteil. Der Sohn des Bildhauers erklärte, dass sich nach Angaben seines Vaters im Innern des Stiers eine Kartusche mit einem Aufruf gegen Hitler mit Unterschriften verschiedener Künstler und Bildhauer befinden würde. Abgesehen davon fand das Denkmal bei den damaligen NS-Behörden wenig Gefallen, man forderte sogar den Abriss der Stier-Skulptur.

Die in Berlin bekannte flotte Lippe respektive der Volksmund fand schnell eine passende Bezeichnung für das Werk: „Der Größte Ochse von Berlin“. Immerhin misst das Denkmal eine Länge von neun und eine Höhe von sieben Metern. Es besteht aus etwa 3.000 unregelmäßig viereckigen Muschelkalksteinen. Zwischen 2003 und 2005 wurde der Stier saniert.

Nico Wolf

DIE KLEINE LATERNENKUNDE: DIE ENTWICKLUNG DER GASREIHENLEUCHE - EINE INNOVATION DER 1950ER JAHRE

Gasreihenleuchten haben eine interessante Geschichte. Manch einer mag sie für banal halten, optisch nicht allzu ansprechend, eine reine Funktionsbeleuchtung ohne besonderes Flair. Ohne Anmut sonstiger Gaslaternen mit ihren Verzierungen und Schnörkel sowie deren Romantik. Doch die Gasreihenleuchte der 1950er Jahre war eine ausgeklügelte technische Leistung, mit ihr bekam die Gasstraßenbeleuchtung neuen Schwung, denn manch einer sah schon damals das Gaslicht als eine aussterbende Stadtbeleuchtung an. Und auch der zur gleichen Zeit für Furore sorgende Peitschenmast bedeutete echte Ingenieurskunst. Beides zusammen, die Gasreihenleuchte am Peitschenmast, veränderte die Gasstraßenbeleuchtung in markanter Weise. In der Vergangenheit haben wir im Zündfunken bereits einige Male über die Gasreihenleuchte berichtet (z.B. Hefte Nr. 1, 9, 10, 12). Hier nun eine Zusammenfassung der bisher erschienenen Reportagen.

DIE VORGESCHICHTE

Es begann im Jahr 1936, als der damals renommierte Beleuchtungsexperte Professor Dr. Rudolf Sewig (1904-1972) erstmals öffentlich darüber nachdachte, dass man die Gasstraßenbeleuchtung schon mit einfachen Mitteln wie einer reihenförmigen Anordnung der Glühkörper, die zudem stets senkrecht zur Straße ausgerichtet sein müssten, erheblich verbessern könnte. Sewig war damals an der Technischen Hochschule Dresden tätig und veröffentlichte in der Fachzeitschrift „Das Gas- und Wasserfach“ – Heft 24/1937 – auszugsweise einen Aufsatz über die Vorzüge von Gruppenbrennern mit reihenförmiger Anordnung der Flammen. Sewigs Aufsatz war 1936 mit dem Auer-Forschungspreis ausgezeichnet worden.

Von der Idee Sewigs angetan, setzte die Auer-Forschungsgesellschaft ein Preisausgeschrieben zur Verbesserung der Gasstraßenbeleuchtung aus. Sieger des Wettbewerbs war der Dortmunder Stadtwerke-Betriebsleiter und Beleuchtungsingenieur Heinrich Kortmann, der 1942 zusammen mit seinem Mitarbeiter Bockler die erste Gasreihenleuchte konstruierte. Hersteller dieser Leuchte mit der Bezeichnung „Reihenleuchte Modell Dortmund“ war die Firma GEBRÜDER J. & C. SCHNEIDER in Hamm/Westfalen.

Der Urahne aller später entwickelten Gasreihenleuchten erblickte „das Gaslicht der Welt“. Die überlieferten Bilder (*rechts*) sind nicht von allerbesten Qualität, aber man sieht ein hängendes Leuchtengehäuse mit zwei parallel angeordneten Flammenreihen à fünf Flammen, montiert an einer Wandhalterung aus Stahlblech, der leicht abgewandelt dem Wandarm „Modell Würzburg“ ähnelt. Die Geburtsstunde dieses Reihenleuchten-Prototyps war mitten im Zweiten Weltkrieg, daher lag das Projekt erst einmal auf Eis. Aufgrund des Krieges verzichtete die Firma GEBRÜDER SCHNEIDER auch zunächst darauf, sich das Patent zu sichern. Auch soll es damals bereits ähnlich funktionierende Gasreihenleuchten in England gegeben haben, zudem produzierte SCHNEIDER zu dieser Zeit bereits zehnfammige Gasanstrahl-Geräte mit gleichartigen Brennerkonstruktionen.

Es ist zu vermuten, dass die Dortmunder Gasreihenleuchte ein Einzelstück blieb. Doch für die Firma GEBRÜDER SCHNEIDER sollte dieser Prototyp aufgrund von späteren Patentstreitigkeiten bei der Vorstellung der SCHNEIDER-Reihenleuchte L56 noch äußerst wichtig werden. Mehr dazu unter dem Abschnitt „DIE GASREIHENLEUCHE L56“.



ZERSTÖRUNGEN UND WIEDERAUFBAU

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges war die Straßenbeleuchtung in Deutschland in großen Teilen zerstört oder zumindest schwer beschädigt worden. Dies betraf vor allem auch die Gasbeleuchtung, im Jahr 1937 lag der Anteil der Gasbeleuchtung in allen Städten mit mehr als 10.000 Einwohnern immerhin bei 70,6 Prozent.



Links: Beschädigte neuzeitliche Gashängeleuchte sowie eine Gasaufsatzleuchte (hinten links) auf dem Wittenbergplatz in Berlin. Im Hintergrund das vom Bomben getroffene Kaufhaus des Westens (KaDeWe); rechts provisorische elektrische Beleuchtung in der Köpenicker Straße in Berlin. Ausleger mit Leuchten, montiert an Holzmasten, der Strom kommt über eine Freileitung. Bild links: Quelle unbekannt, rechtes Bild aus: „Mehr Licht“ – von Herbert Liman.

In den ersten Nachkriegsjahren behalf man sich beispielsweise mit der Installation sogenannter „behelfsmäßiger elektrischer Beleuchtungsanlagen.“ Hierzu verwendete man Holzmaste, an denen einfache elektrische Leuchten mit Glühlampen befestigt wurden. Die Kabelverlegung erfolgte von Mast zu Mast als Freileitung. Diese Provisorien mussten zum Teil mehrere Jahre bestehen bleiben, da sich die Beschaffung neuer Gas- oder Elektroleuchten inklusive Leuchtmittel sowie Maste als schwierig gestaltete.

Schon bald nach Ende des Zweiten Weltkrieges setzte sich die Idee durch, den durch Bomben erheblich zerstörten Städten nun ein modernes Gesicht zu geben. Dazu gehörte auch die Verbreiterung von Straßen auf Kosten früherer, historisch gewachsener Straßenverläufe. Alte Straßen- und Platzstrukturen wurden zerstört. Die Auto-Mobilität, die man bereits aus den USA kannte, sollte sich auch in Deutschland etablieren. Das von den meisten Stadtplanern verordnete Diktat der „autogerechten Stadt“ sollte jetzt umgesetzt werden.

DIE EINFÜHRUNG DER DIN 5044

Im Jahr 1955 entstand die DIN-Norm 5044 der „Ortsfesten Beleuchtung“, die in permanent aktualisierter Form für alle Straßen mit Kraftfahrzeugverkehr (Ortsstraßen, Kraftfahrzeugstraßen, Autobahnen, Stadtautobahnen), eingeteilt nach ihren verkehrstechnischen Merkmalen, Mindestnormen an die lichttechnische Qualität der Straßenbeleuchtung fest schrieb und



↑ Kartenausschnitt von Berlin-Kreuzberg aus dem Jahr 1976. Die Verkehrsplaner hatten seit den 1950er Jahren vor, hier breite Schneisen für Stadtautobahnen zu schlagen (schwarz gestrichelte Linien). Wäre es dazu gekommen, würde Kreuzberg heute völlig anders aussehen. Bild: Falk Stadtplan 36. Auflage, 1976.

Hinweise zu deren technischer Umsetzung gab. Ursprünglich sah die DIN 5044 Empfehlungen zur Beleuchtung vor, wonach mit vertretbaren Kosten mehr Sicherheit durch eine gute Beleuchtung für **alle** Verkehrsteilnehmer erreicht werden sollte. Doch zu Beginn der 1950er Jahre setzte bei der Straßenbeleuchtung bereits die Entwicklung zu einer „Verkehrsbeleuchtung“ ein, die vorrangig der Steuerung des motorisierten Kraftfahrzeugverkehrs diene. Die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmer nach ausreichender Helligkeit, Orientierung durch Licht und Sicherheit durch Sehen und gesehen werden, wurden von dieser „Verkehrsbeleuchtung“ oft vernachlässigt. Propagiert wurde die grenzenlose Auto-Mobilität, Stadt- und Verkehrsplaner sowie Politiker warben für die autogerechte Stadt. Damit gab man sich modern und vermeintlich fortschrittlich. In radikaler Art und Weise wurde der Stadtraum vom Autoverkehr eingenommen. Das ging zu Lasten des öffentlichen Personennahverkehrs, vor allem der Straßenbahnen, aber auch der Fußgänger und Radfahrer.

Da neben dem Straßenverkehr auch die Elektrizität als Synonym für Modernität und Fortschrittlichkeit galt, wurde die Installation elektrischer Beleuchtungsanlagen massiv gefördert. Die Folge war ein explosionsartiges Ansteigen der Zahl elektrischer Straßenleuchten in den allermeisten Städten. Zudem fanden nun mehr und mehr Diskussionen in Fachkreisen statt, inwieweit die öffentliche Beleuchtung mit Gas oder Strom betrieben werden sollte. Die Vertreter der Elektroindustrie propagierten die höhere Wirtschaftlichkeit der elektrischen Straßenbeleuchtung, allen voran der Elektrolobbyist und SPD-Kommunalpolitiker Professor Wilhelm Strahringer (1898-1982) aus Darmstadt, von 1945 bis 1970 Vorstandsvorsitzender der HEAG (seit 1912 Hessische Eisenbahn Aktiengesellschaft, ab 1941 Hessische Elektrizitäts AG). Strahringer (*Bild rechts oben; Quelle: HEAG*) veröffentlichte mehrere Publikationen, die seine These untermauern sollten, dass in die Gasbeleuchtung nicht mehr investiert werden sollte. Er forderte die Abkehr vom Gas und einen flächendeckenden Aufbau der elektrischen Beleuchtung. In seinem Buch „Kommt die Gaslaterne wieder?“ aus dem Jahr 1955 beantwortet er sich selbst diese Frage mit einem klaren Nein. Schon der Einband seines Buches ist sehr tendenziös. Eine altertümliche Szene mit Kutsche und Gaslaterne aus der Frühzeit der Gasbeleuchtung. (*Bild rechts unten*).



Zu Beginn der 1950er Jahre begann auch die Ära der elektrischen Leuchtstofflampen, die zuerst Ende der 1940er Jahre in US-amerikanischen Städten erfolgreich erprobt und ab 1950 in Deutschland mehr und mehr eingesetzt wurden. Für die Leuchtstoffröhren wurden eigens neue Lampengehäuse und Leuchten entwickelt. Die sogenannten Langfeldleuchten wurden zu prägenden Elementen im Stadtbild vieler Kommunen (*Bild unten*). Die Montage erfolgte häufig an Peitschenmasten, die interessanterweise von Gaslichttechnikern entwickelt worden waren, dazu später mehr.

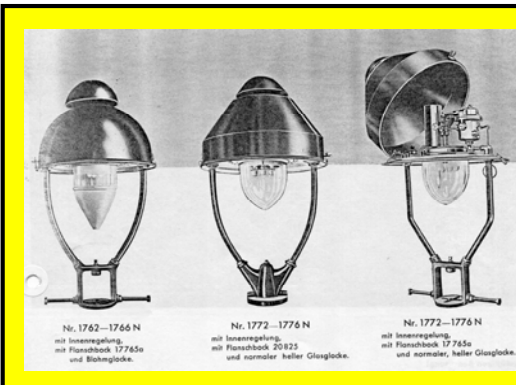


←

In Wien wurde am 8. März 1974 die 200.000ste elektrische Leuchte installiert, es war eine Langfeldleuchte an einem Peitschenmast an der Ecke Porzellan- und Fürstengasse.
Bildquelle: unbekannt

DIE BEDEUTUNG MODERNEN DESIGNS

Die Vertreter der Gasindustrie sowie Experten des Gasbeleuchtungsfachs gerieten durch das offenkundige Bevorzugen der Elektrobeleuchtung ab 1950 erheblich unter Konkurrenzdruck. Die Folge war, dass nun neue Gasleuchten-Modelle mit moderner Technik entwickelt wurden, alte Gasleuchten-Formen, die teilweise noch aus der Zeit vor 1900 stammten, verschwanden mehr und mehr aus dem Straßenbild. Dafür stellte man vermehrt Gasaufsatz- und -ansatzleuchten auf, bei deren modernem und funktionsoptimiertem Design man die Beeinflussung durch das Bauhaus ansah. Gasaufsatz- und Ansatzleuchten bestimmten bereits seit Ende des Ersten Weltkrieges mehr und mehr das Straßenbild. Eine ganze Anzahl Leuchtenhersteller entwickelte bereits zwischen 1920 und 1937 zahlreiche Modelle (*Abbildungen unten*).



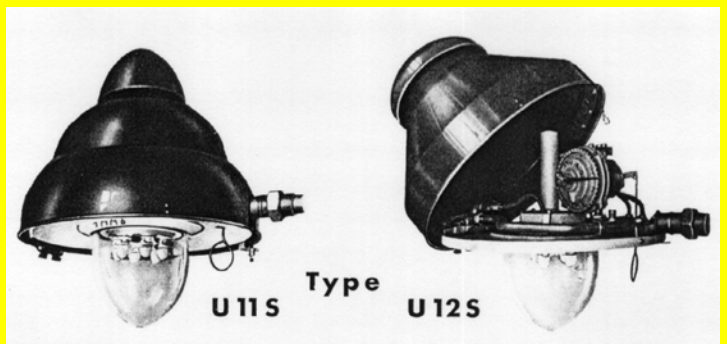
Aufsatzleuchten von GRAETZIN



Ansatzleuchten von BAMAG



Bildquellen: Leuchtenkataloge



DIE BAMAG-GASREIHENLEUCHTEN



↑Oben: Die BAMAG-Modelle; oben U13H, in der Mitte U13B, darunter der Prototyp;

↓die Leuchte der Berliner Firma BRAUN LIGHTING SOLUTIONS.
Bilder: Sammlung ProGaslicht



↑BAMAG-Werksfotos

Die Berlin-Anhaltische Maschinenbau Aktiengesellschaft (BAMAG, später BAMAG-MEGUIN AG – ab 1953 durch Fusion PINTSCH-BAMAG AG) – arbeitete bereits fieberhaft an einer adäquaten Gasbeleuchtung für verkehrsreiche Straßen und präsentierte um 1953 in Hamburg erstmals eine neunflammige Gasleuchte mit in einer Reihe angeordneten Gasglühkörpern, es handelte sich um das Gasreihenleuchten-Modell „BAMAG U13H“. Die Glühkörper formten eine geschlossene Lichtleiste, mit der die Längenausrichtung einer elektrischen Langfeldleuchte nachempfunden wurde. Die Leuchte wurde später auch mit sechs, bzw. vier Glühkörpern eingesetzt. Die Anordnung der Glühkörper erzeugte eine Art Breitstrahlung. Da die Glühkörper nach vorne ansteigend angebracht sind, fiel der größere Teil des Gaslichts auf die Fahrbahn.

DER PROTOTYP

Bereits kurze Zeit vorher experimentierte man auch bei den Berliner Städtischen Gaswerken GASAG mit Gasreihenleuchten. Ein erster Prototyp aus den frühen 1950er Jahren mit kantigem Gehäuse konnte nicht überzeugen. Kurioserweise wurde Ende der 1990er Jahre von der Berliner Firma BRAUN LIGHTING SOLUTIONS eine diesem Prototyp ähnliche Gasreihenleuchte gebaut und in Berlin eingesetzt, nachdem die originalen Reihenleuchten verschlissen waren und Ersatz nötig war.

Kurz nach Entwicklung des Reihenleuchten-Prototyps erprobte die GASAG ein weiteres Reihenleuchten-Modell von BAMAG, die „U13B“, welche speziell für Berlin entwickelt worden war. Das Modell unterschied sich optisch vom Modell „U13H“, denn diese Leuchte wirkte plumper und vermittelte einen eher langweiligen Eindruck. Das Innenleben blieb jedoch gleich. Eigens für das Modell „U13B“ wurde auch ein spezieller Gaslicht-Bogenmast oder auch Peitschenmast entworfen, der eine ungewöhnliche Form aufwies. Die letzten dieser Art stehen in Berlin-Wilmersdorf im Kiez rund um den Rüdeshheimer Platz.



↑Gasreihenleuchten an Peitschenmasten auf dem Gelände des Gaswerks Berlin-Schöneberg, Torgauer Straße (frühe 1950er Jahre). Links der Prototyp; rechts BAMAG U13B



Am Gaswerks-Standort Torgauer Straße in Berlin-Schöneberg wurde immer wieder experimentiert. Oben links der Reihenleuchten-Prototyp an einem frühen Gaspeitschenmast; rechts die Reihenleuchte BAMAG U13B. Die Gasmaste besaßen anfangs ein Leitereisen. Unten Reihenleuchten-Prototypen auf dem GASAG-Werksgelände. Im Vordergrund eine bemerkenswerte Gas-Großflächenleuchte (Hersteller vermutlich Firma RECH). Bildquelle: GASAG





↑ Berlin-Tempelhof: Im Vordergrund eine Gasreihenleuchte U13B mit dem typischen zweifach abgeknickten Gas-Peitschenmast, weiter hinten eine U13H mit üblichem Gas-Peitschenmast; unten BAMAG-Werbung für Gasdruckfernzündler und Reihenleuchten, daneben Wartung einer Gasreihenleuchte in Berlin (1950er Jahre). Bildquellen unbekannt/Sammlung ProGaslicht

BAMAG U13H UND U13B

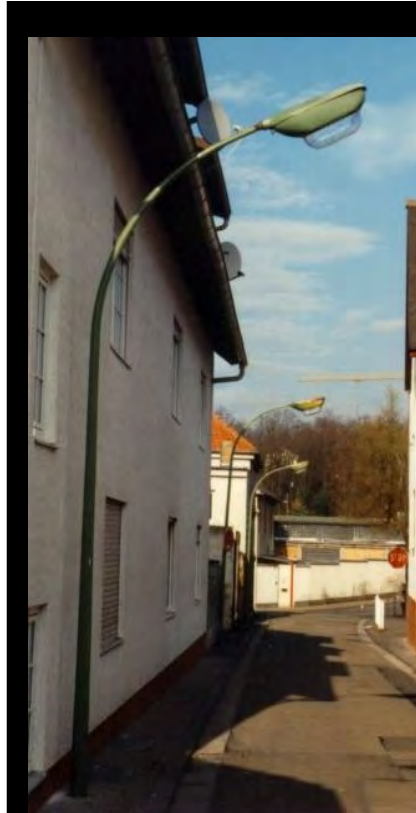
Das Design der Reihenleuchte BAMAG U13H, die sich letztlich durchsetzte, entsprach dem Zeitgeist der 1950er Jahre. Sie wirkte elegant und modern, die geschwungenen Konturen der Glasschale und des Daches flossen harmonisch ineinander. Für die Konstrukteure der Gasreihenleuchte war dieses flotte Design von essentieller Bedeutung. Die Form war kein vordergründiges Styling im Zeitgeschmack, sondern ein bewusst eingesetztes Ausdrucksmittel, das die technologische, funktionale Modernität der neuen Gasleuchten-Generation überzeugend transportierte. Nicht nur die deutlich gesteigerte Lichtleistung, sondern auch das gelungene Zusammenspiel von Form und Funktion sorgte dafür, dass die Gasreihenleuchte nun in vielen Städten eingesetzt wurde. Die Eleganz war stets mit hoher Funktionalität verbunden. Funktionalität repräsentierte in sich einen Wert und bildete die Basis für eine neue Ästhetik. In der Hinwendung zum Rationalen zeigte sich ein entscheidender „Charakterzug“ der 1950er Jahre: Skeptische Lebentüchtigkeit und Anti-Illusionismus als Antwort auf eine durch Ideologie und Heilsversprechungen verursachte Katastrophe. Die fast beschwingt wirkende Gasreihenleuchte am Bogenmast (oder auch Peitschenmast) leuchtete sowohl die Fahrbahn als auch den Gehweg aus. Die Lichtpunkthöhe lag wahlweise bei 6 Meter oder 7,50 Meter. Manch einer sprach bei ihr später vom „non-plus-ultra“ der Gasstraßenbeleuchtung. Die für Berlin vorgesehene Reihenleuchte BAMAG U13B wurde zwar ebenfalls in größeren Stückzahlen im Westteil Berlins installiert, doch am Ende hatte die elegantere BAMAG U13H auch in Berlin die Nase vorn. Die letzten Modelle U13B verschwanden vermutlich zu Beginn der 1980er Jahre. Das erfolgreichere Modell U13H existiert heute ausschließlich in Berlin. Von etwa 8.400 Stück im Jahr 2007 sind aktuell nur noch etwa 280 übriggeblieben,

alle anderem fielen der Abrissaktion des Berliner Senats zum Opfer. Von den derzeit 280 Gasreihenleuchten sollen 240 erhalten werden. Die letzte Stadt außerhalb Berlins, die derartige BAMAG-Gasreihenleuchten betrieb, war Heidelberg. Dort wurden die BAMAG U13H vor einigen Jahren entfernt. Dieser Reihenleuchtentyp wurde in zahlreichen Städten aufgestellt, eine Hochburg war neben Berlin vor allem Hamburg, daneben gab es sie in Gelsenkirchen, Osnabrück, Heidelberg, Freiburg, Nürnberg, Detmold, Bückeburg und vielen anderen Städten.



KONKURRENZ AUS DEM WESTEN - DIE RECH-GASREIHENLEUCHETE „ESSEN U“

Einige Zeit später bekam die BAMAG bei den Gasreihenleuchten Konkurrenz. Die in Neuwied-Oberbieber (vor dem 2. Weltkrieg RECH LATERNENBAU in Köln-Ehrenfeld) ansässige Firma RECH LATERNEN KG – Lichttechnische Spezialfabrik – brachte ebenfalls eine Gasreihenleuchte auf den Markt. RECH war ein namhafter Gas- und Elektroleuchten-Hersteller und besaß in Deutschland erhebliche Marktanteile. Viele Städte waren bereits seit der Kaiserzeit oder den 1920er Jahren treue Kunden von RECH. Die Firma war sehr innovativ bei der Entwicklung der Gasleuchten, bereits kurz nach 1900 wurden erste Gasaufsatzleuchten in Lyraform entwickelt, ein Höhepunkt war dabei die 1910 vorgestellte Gasaufsatzleuchte der „Bauart Köln“, die in den folgenden Jahrzehnten das Bild vieler Straßen nachhaltig prägen sollte. Nach Ende des Zweiten Weltkrieges ging die Entwicklung bei RECH weiter, nun wurden Gas-Großflächenleuchten und Gas-Pilzleuchten wie z.B. das aus Düsseldorf bekannte Modell Frankfurt entwickelt. Jetzt wollte man mit der Zeit gehen und ebenfalls eine Gasreihenleuchte auf den Markt bringen. Ende 1953 wurden die ersten RECH-

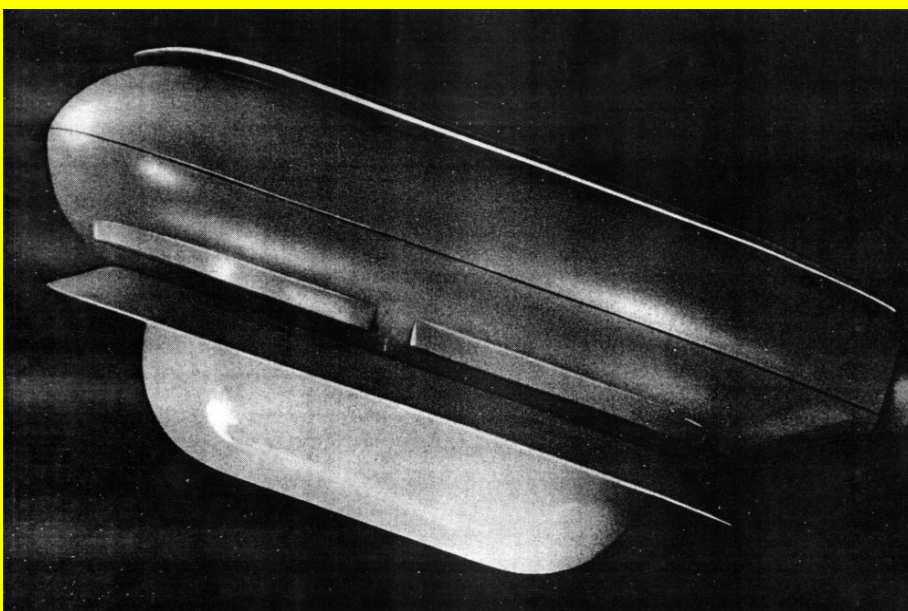


↑ RECH-Reihenleuchten in Mainz-Bretzenheim. Bildquelle: Sammlung Klaus Gevatter



↑ Gas-Peitschenmaste mit dem Modell „Essen U“ in einer Essener Straße, Bildquelle unbekannt;

↓ Die letzten RECH-Gasreihenleuchten standen in Worms, Im Winkel. Bild (2008) Klaus Gevatter



↑ Das Gasreihenleuchten-Modell „Essen U“ von RECH.

Reihenleuchten mit sechs bzw. neun Flammen als „Modell Essen U“ vorgestellt. In den damaligen Firmenunterlagen ist auch von einer zwölfflammigen Variante (zwei Reihen à sechs Glühkörper) die Rede, es ist aber nicht festzustellen, ob diese Ausführung tatsächlich in Serie ging und verkauft wurde.



Auffällig an der RECH-Reihenleuchte war der ovale Außenreflektor sowie das doppelt aufklappbare Gehäuse aus Aluminium-Guss. Um 1956 wurde schließlich ein weiteres Modell angeboten, dessen Verkaufsbezeichnung leider nicht bekannt ist. Doch ähnelte es dem Modell BAMAG U13H, war jedoch nur nach unten aufklappbar. Bekannt sind diese RECH Reihenleuchten aus Mainz und Worms. Die Reihenleuchten von RECH konnten sich gegenüber den BAMAG-Reihenleuchten schlussendlich nicht so recht durchsetzen, die produzierten und verkauften Stückzahlen lagen weit unter denen der BAMAG und auch der weiter unten beschriebenen, im Jahr 1956 vorgestellten Reihenleuchte der Firma GEBRÜDER SCHNEIDER in Hamm.

Der Grund für die schwachen Marktanteile mag zum einen an den konstruktiven Nachteilen wie das thermisch ungünstige Aluguss-Gehäuse und die zu starke Frischluftansaugung gelegen haben. Zum anderen galt sie bei den Leuchten-Monteuren als nicht gerade wartungsfreundlich. Die Firma RECH schien auch nicht sonderlich erpicht gewesen zu sein, die Konstruktion technisch zu verbessern. So blieb der RECH-Reihenleuchte nur ein Nischendasein. Sie wurde vor allem in Städten verwendet, die entweder enge Beziehungen zur Firma RECH unterhielten wie Essen oder aus vertraglichen Gründen ausschließlich RECH-Produkte kaufen durften wie Mainz oder Worms.

Auch die Nordrhein-Westfälische Landeshauptstadt Düsseldorf führte ab etwa 1954 RECH-Reihenleuchten ein, doch als 1956 die Reihenleuchte Modell L56 der GEBR. SCHNEIDER auf den Markt kam, verschwanden die in Düsseldorf aufgestellten RECH-Reihenleuchten schnell wieder. Anders als der für die SCHNEIDER L56 meist verwendete parabolische Peitschenmast entsprachen die Maste der RECH-Reihenleuchten der MANNESMANN-Ausführung der hohen Düsseldorfer Gasansatzleuchten. Ganz vereinzelt sind diese ehemaligen Reihenleuchten-Maste, die einst RECH-Reihenleuchten trugen, in Düsseldorf noch vorhanden.

In Essen haben die RECH Reihenleuchten die Umstellung auf Erdgas Ende der 1960er Jahre nicht mehr erlebt. Die letzten RECH Gasreihenleuchten in Mainz wurden 1996 abgebaut, in Worms verschwanden die letzten dieser Bauart im Jahr 2008.

Mehr über die RECH Gasreihenleuchte im Zündfunken Nr. 10 vom 19. Oktober 2009



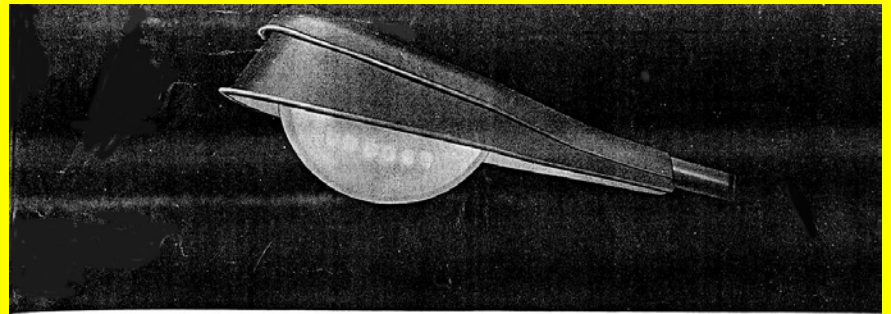
↑ RECH-Gasreihenleuchten in Essen (Anfang der 1960er Jahre). Bild Wilhelm Eckert

DIE GASREIHENLEUCHE „L56“ DER FIRMA J. & C. GEBRÜDER SCHNEIDER

Ganz anders sah es bei der Gasreihenleuchte „L56“ der Firma GEBRÜDER SCHNEIDER aus Hamm/Westfalen aus, die – wie die Bezeichnung bereits verrät – im Jahr 1956 auf den Markt kam. Wie die Reihenleuchte BAMAG U13H bestach die SCHNEIDER L56 durch ihre moderne und schnittige Form – ganz im Stil der 1950er Jahre, der sogenannten „Nierentischzeit“.

Auch die L56 sollte zum Ausdruck bringen, dass Gasleuchten kein Auslaufmodell sind, sondern zeitgemäß, effektiv und funktional sein können. Mit diesen Eigenschaften sollten sie der elektrischen Konkurrenz, vor allem der elektrischen Langfeldleuchte Paroli bieten. Das Modell L56 wurde mit vier, sechs oder acht Flammen angeboten und meist in Lichtpunkthöhen von fünf oder sechs Metern an Stahlrohr-Peitschenmasten angebracht. Alle Reihenleuchten L56 wurden mit einem Record-Fernzünder ausgestattet, da nur dieses Fernzünder-Modell in das Leuchtengehäuse passte. Die ersten Reihenleuchten L56 wurden vermutlich im westfälischen Werl aufgestellt. Die letzten wurden dort erst vor wenigen Jahren abgebaut.

Der Start des Modells L56 war alles andere als einfach. Bereits kurz nach der Marktpräsentation dieser Reihenleuchte kam es zu einem erbitterten Rechtsstreit um Patentrechte zwischen der Firma GEBR. SCHNEIDER und der Firma BAMAG-MEGUIN. Die Vertreter der BAMAG sahen in der SCHNEIDER-Reihenleuchte ein Plagiat. Wie dieser Streit schlussendlich ausging, ist nicht bekannt. Trotzdem begann danach ein intensives Werben um Kundschaft, wobei die Firma GEBR. SCHNEIDER äußerst erfolgreich agierte.



GICS-GAS-LANGLEUCHE L 56

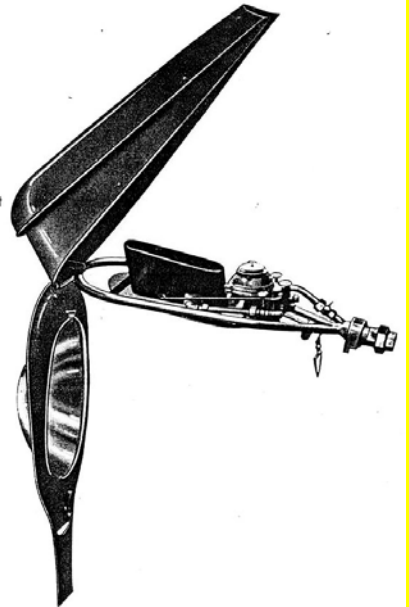
Es wurde bei dieser Form besonders die notwendige organische Einheit von Mast und Leuchte erreicht, also die elegante Linie des durchgehend konischen Mastes fortgeführt bis zum Leuchtenende.

Der große, konkave, weiß feueremailierte Reflektor fördert die Lichtausstrahlung der Glühkörper und erhöht den Wirkungsgrad.

Bedachung und Reflektor sind aus Stahlblech hergestellt und grün feueremailiert; auch andere Farben nach Wunsch.

Das Dach ist nach oben aufklappbar, Der Reflektor mit Glaswanne ist voll abschwenkbar, so daß man das Leuchteninnere, Brenner, Zünder, Zuleitungen usw. freilegen und bequem bedienen kann.

Wir beraten Sie gern und unverbindlich.



GEBR. J. & C. SCHNEIDER HAMM (WESTF)

LEUCHTENFABRIK UND EMAILLIERWERK

Verwaltung: Königstraße 7
1. 60

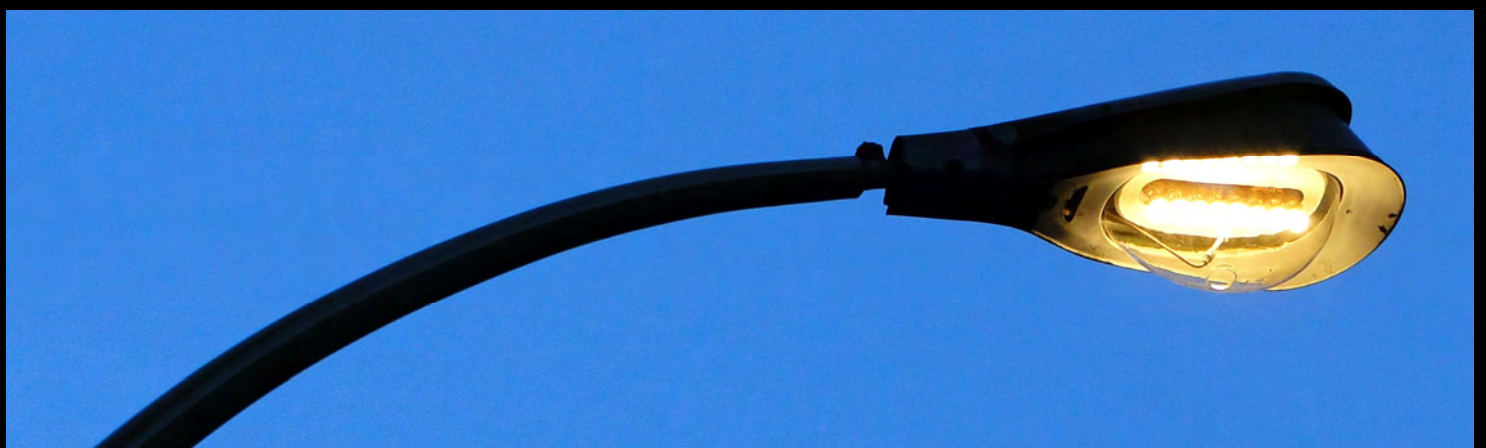
gegründet 1853

im Handelsregister seit 1886

Telefon: 4147/48

Liste Nr. 168

↑ Werbeanzeige aus den 1950er Jahren



↑ Die SCHNEIDER-Gasreihenleuchte „L56“ – ein formschönes Design. Bild Joachim Raetzer



Minden, Friedrich-Wilhelm-Straße. Modell L56 von SCHNEIDER an einem ehemaligen Gashängelichtmast. Bild: Klaus Gevatter

Abgesehen von Berlin (West) und Heidelberg, wo es die Firma GEBR. SCHNEIDER nicht schaffte, ihre Produkte erfolgreich zu verkaufen, wurde das Modell L56 zu einem Erfolgsschlager, viele Kommunen setzten auf die Gasreihenleuchte aus Hamm. Hier eine nicht vollständige Aufzählung der Kunden: Lübeck, Minden, Stadthagen, Braunschweig, Lübbecke, Münster, Bielefeld, Holzminden, Oelde, Hamm, Dortmund, Hagen, Hohenlimburg, Gelsenkirchen, Oberhausen, Bochum, Dinslaken, Ludwigshafen, Freiburg, Königslutter, Trier, Horrem, Frankfurt am Main, Düsseldorf und Baden-Baden.

Die Reihenleuchten wurden üblicherweise an Stahlrohrmasten montiert. Es wurden aber auch umgebaute frühere Gashängeleuchtenmaste (z. B. Minden) oder Hauswandhalterungen (z.B. Königslutter oder Baden-Baden) verwendet. Zu erwähnen sind auch Sonderbauformen bei den Masten, beispielsweise mit zwei Auslegern oder mit einem besonders weiten Ausleger (wie heute vereinzelt in Düsseldorf).

Die für Düsseldorf bestimmten Gasreihenleuchten L56 besaßen vereinzelt eine am Entlüftungsschlitz umlaufende Regenrinne. Ebenfalls ein Wunsch der Stadtwerke Düsseldorf waren die beidseitigen Klammern, die Dach und Reflektor zusätzlich zum Anliegen bringen sollten. Bei später nach Düsseldorf ausgelieferte Reihenleuchten L56 wurde auf den hinteren Schnappverschluss verzichtet.

Es existierten wohl auch Exemplare mit zusätzlichen Langlöchern unter den Düsen im Reflektor, die eine verbesserte Frischluftansaugung ermöglichen sollten. Bei der Umstellung auf Erdgas erwiesen sich die kleinen Öffnungen in der Brennkammer zum Mundstück hin als nachteilig und mussten zur Verbesserung des Brennverhaltens alle einzeln aufgebohrt werden (z.B. in Frankfurt am Main). Ebenso hinderlich für den Einbau eines Dämmerungsschalters war oft die räumliche Enge im Innern des Laternengehäuses, beim Einbau war daher handwerkliches Geschick erforderlich.



Baden-Baden: Wandausleger (ehemals für Gashängeleuchten) mit Modell 56 von SCHNEIDER. Bild Oliver Frühschütz

Die größte Stückzahl an Gasreihenleuchten L56 der GEBR. SCHNEIDER – etwa 3.500 Stück – wurde nach Düsseldorf geliefert. Auf Platz 2 lag Frankfurt am Main mit etwa 2.500 Stück. Lübeck, Gelsenkirchen und Bielefeld bestellten jeweils etwa 1.000 Stück. Bei allen übrigen Städten lag die Stückzahl deutlich niedriger.

Aktuell werden in Frankfurt am Main viele Gasreihenleuchten durch elektrische Attrappen ersetzt. Dabei geht die zuständige Firma geschickt vor, die Fakes sind in ihrem Aussehen ziemlich perfekt. Baugleiche Maste, baugleiche Reihenleuchten, die jedoch mit LED und darüber gestülpten gläsernen Hütchen als Glühkörper-Imitat ausgerüstet sind. Bei Tag und wenigen Metern Entfernung sind sie fast nicht vom Original zu unterscheiden, doch bei Dunkelheit ist die Lichtwirkung der LED eine völlig andere als bei der Original-Gasreihenleuchte, zudem blenden die LED erheblich. Grob geschätzt existieren in Frankfurt am Main vielleicht noch um die 1.000 originale Gasreihenleuchten L56.

Eine geringe Zahl Gasreihenleuchten L56 befindet sich in Baden-Baden, davon sind einige an Masten, andere an Wandbefestigungen montiert. Die Anzahl dürfte bei deutlich unter 50 Stück liegen.

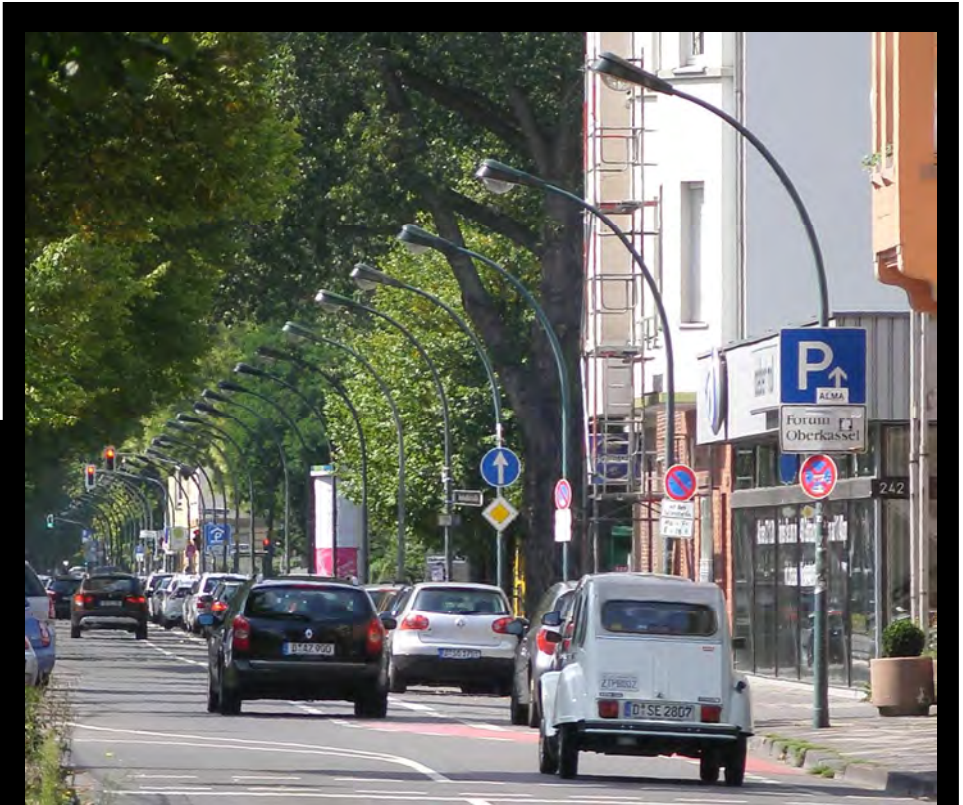
Der größte Bestand an Gasreihenleuchten L56 befindet sich heute in Düsseldorf – kein Wunder, denn die Landeshauptstadt ist als „Gaslight City“ **DIE** Gaslicht-Bastion schlechthin. Düsseldorfs Gasreihenleuchten sind an unterschiedlich geformten Stahlmasten angebracht.



Vierflammige Gasreihenleuchte auf der Hansaallee (inzwischen entfernt)

Dem fachkundigen Betrachter wird dabei auffallen, dass die Stückzahl drei- oder vierflammiger Gasreihenleuchten in Düsseldorf recht hoch ist. Der Grund dafür liegt in einer Energiespar-Aktion der Stadtwerke, die in den 1990er Jahren einsetzte. Damals begann man, sechs- und achtflammige Gasreihenleuchten um 50 Prozent zu reduzieren, um den Gasverbrauch zu mindern. Das führte zu einer verschlechterten Lichtleistung auf den Straßen, sorgte aber auch dafür, dass ein flächendeckender Abbau der Gasreihenleuchten zunächst verhindert werden konnte. Erst ab 2008 begann bei der Reihenleuchte ein deutlicher Aderlass. Aufgrund des 2011 von der Stadt beschlossenen Lichtmasterplans wurden etliche Gasreihenleuchten abgebaut, darunter auch die mit Gaslicht wunderschön ausgestattete Hansaallee. Dort fielen 139 Gasreihenleuchten. Bedauerlich war auch der Umbau von vier Gaslichtmasten in der Ulenbergstraße. Hier waren bis 2010 vier Doppelausleger mit Reihenleuchten an Masten montiert. Diese Ausleger wurden entfernt, dafür pro Mast eine Reihenleuchte angebracht. Alle Reihenleuchten-Typen hatten eines gemeinsam: Sie besaßen eine effiziente und verkehrssichere Lichtleistung, die sie absolut konkurrenzfähig gegenüber der elektrischen Konkurrenz machte.

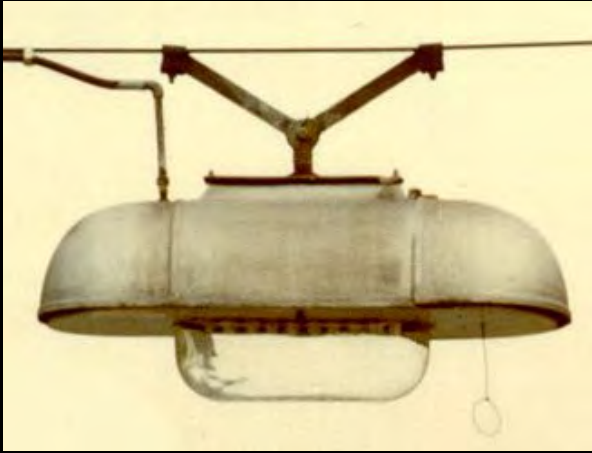
Mehr über die Gasreihenleuchte der Firma GEBR. SCHNEIDER im Zündfunken Heft Nr. 9 vom 21. September 2009



Oben: Gasreihenleuchten auf der Hansaallee (2011); unten Reihenleuchten an Doppelauslegern in der Ulenbergstraße (2008). Bilder Thomas Schmitz



Die nicht mehr existierenden Reihenleuchtenmaste mit Doppelauslegern in der Ulenbergstraße (am Flohmarkt-Gelände). Bilder Thomas Schmitz



Die Gasreihenleuchte von Stein & Vendel war nur für die Montage an Straßenüberspannungen konzipiert.
Bilder: Sammlung Klaus Gevatter

DIE HÄNGE-REIHENLEUCHTE VON STEIN & VENDEL

Zum Schluss ist noch eine Kuriosität zu erwähnen, die ab den 1950er Jahren in Gelsenkirchen zu sehen war. Die Stadt im Ruhrpott war ebenfalls eine Hochburg des Gaslichts und setzte im Gegensatz zu anderen Kommunen auch auf Gasleuchten an Straßenüberspannungen. Solche Konstruktionen konnten ganz unterschiedlich sein, meist besaßen sie aufwändige Herablass-Vorrichtungen. Die entsprechenden, meist zylindrischen Gashängeleuchten sowie Gaszuführungsleitungen wurden dabei an einem Tragseil befestigt (*großes Bild unten*). In Gelsenkirchen bestellte man schließlich ab den 1950er Jahren bei der Firma STEIN & VENDEL eine spezielle Gasreihenleuchte für Straßenüberspannungen (*Bilder oben*). Das Unternehmen war eigentlich auf Elektro-Industriemontagen spezialisiert und hatte seinen Firmensitz auf einem alten Zechengelände in der Ückendorfer Straße 237. Über diese spezielle Gasreihenleuchte, die wohl ausschließlich in der Innenstadt von Gelsenkirchen zum Einsatz kam, ist praktisch nichts bekannt. In Gelsenkirchen wurden 1987 die letzten Gasleuchten an Überspannungen abgebaut, auch die übrigen Gaslaternen der Stadt erloschen. Allerdings sind heute an vielen Stellen Gelsenskirchens auf Strom umgebaute ehemalige Gaslaternen (Aufsatzleuchten) im Stadtbild zu sehen.



↑ Gelsenkirchen in den 1950er Jahren. Die Bahnhofstraße wird mit Gas beleuchtet. Vorn rechts eine typische Gashängeleuchte, hinten links Hängeleuchten an Jugendstil-Auslegermasten. Bild (Ansichtskarte) Sammlung Bruckmann

GASREIHENLEUCHTEN HEUTE – DÜSSELDORF



↑ Von links: Achtflammige Reihenleuchte in der Ulenbergstraße, Weite Auslegermasten in der Bruchstraße, Doppelarm-Gaspeitschenmast am Richard-Strauß-Platz. Bilder Thomas Schmitz (5) und Joachim Raetzer (Mitte oben)



↑ Reihenleuchten im wechselseitigen Verband in der Sternstraße;
↓ Impressionen aus der Düsseltalstraße mit dem Rheinturm



Winterszene „Am Wald“

GASREIHENLEUCHTEN HEUTE – FRANKFURT AM MAIN



↑ Gasreihenleuchten in der Günthersburgallee;
↓ vor den Zwillingtürmen der Deutschen Bank.



↑↓ Gasreihenleuchten in der Obermainanlage, oben mit einem Gasmast älterer Bauart (vermutlich vor 1945). Bilder Joachim Raetzer



↓ Gasreihenleuchten an einem Doppel-Peitschenmast im Kühhornshofweg



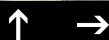
Typische Straßenszene im Stadtteil Bornheim. ↗ Alle Bilder Joachim Raetzer



GASREIHENLEUCHTEN HEUTE – BERLIN

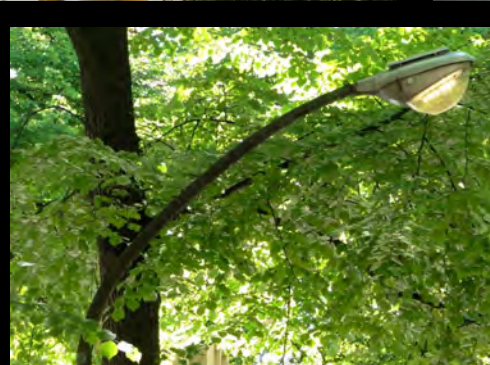


↑ Gasreihenleuchten am Rüdeshheimer Platz mit teilweise unterschiedlichen Mastformen, darunter auch ein Mast mit kurzem Ausleger (rechts oben), sowie die sogenannte Berliner Mastform (Mitte unten, ursprünglich für die Leuchte BAMAG U13B vorgesehen). Unten links Doppelreihenleuchte in der Bahnhofstraße in Lichterfelde-Ost.



Die abgebildeten Gasleuchten stehen in sogenannten Gaslaternen-Schutzzonen und sollen erhalten werden.

Alle Bilder: ProGaslicht e.V.



Reihenleuchte in der Knobelsdorffstraße

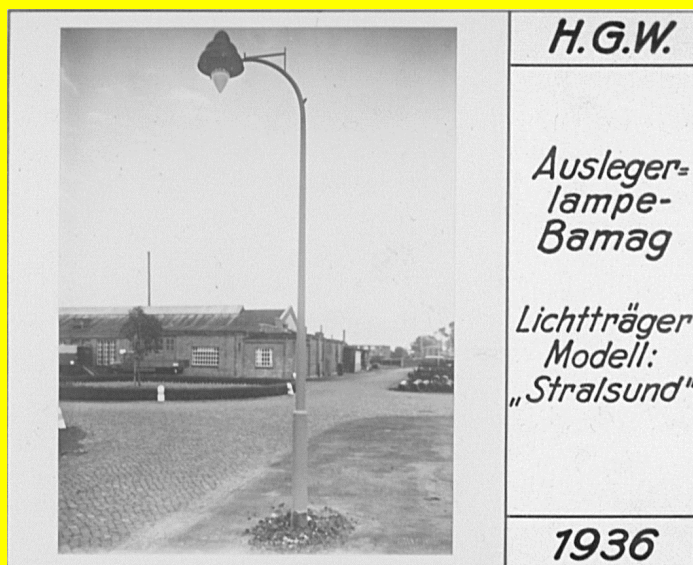
**PEITSCHENMAST UND GASREIHENLEUCHE -
EINE PERFEKTE KOMBINATION**



Links: Gusskandelaber in Frankfurt am Main mit einem aufgesteckten Bogenausleger als Verlängerungsstück sowie einer Gasansatzleuchte (1920er Jahre); rechts Jugendstilkandelaber in Hamburg, Schäferkampsallee. Hier ebenfalls mit einem Ausleger als Mastverlängerung sowie einer Gashängeleuchte (1927).
Bilder Archiv ProGaslicht

In den 1920ern Jahren entsteht eine neue Gattung an Leuchten. Nach den Aufsatz- und Hängeleuchten wird die Ansatzleuchte entwickelt. Die Begriffe „Ansatzleuchte“, „Ansatzgeleucht“, „Auslegerlampe“ oder auch „Anflanschgeleucht“ tauchen gegen Mitte der 1930er Jahre in Fachkreisen auf, jedoch wurden bereits vor 1920 deutschlandweit Gas-Aufsatzleuchten verschiedener Hersteller in Montage als Ansatzleuchten, an Mastauslegern oder an Wandarmen, für die öffentliche Beleuchtung eingerichtet. Erste gebogene Ausleger haben noch eine sehr geringe Ausladung. Seit 1933 kommt die Ansatzleuchte BAMAG U11 bei der Straßenbeleuchtung der Stadt Hamburg zum Einsatz. Diese Ansatzleuchte ist quasi die größere Schwester der Aufsatzleuchte BAMAG U7, deren Entstehung vermutlich auf das Ende der 1920er Jahre zurückgeht. In Kombination mit dem gasführenden Auslegermast (Peitschenmast), haben die Ansatzleuchten ihren ausgereiften Entwicklungsstand um 1937 erreicht, wie aus einem Sonderdruck der Zeitschrift "Gas" mit einem Bericht über die Ausstellung "Schaffendes Volk" hervorgeht.

Der Peitschenmast ist – und das mag für manchen Licht-Experten eine Überraschung sein – eine Entwicklung der Gasindustrie. Der Zeitpunkt der Entstehung des modernen Peitschenmastes kann leider nicht auf ein bestimmtes Jahr festgelegt werden. Offiziell vorgestellt wird erstmals ein Gas führender Peitschenmast unter dem Begriff Auslegermast mit einer Ansatzleuchte der Firma RECH LATERNEN GmbH, Köln, „Modell Modern“, im Jahr 1937 auf der Großen Reichsausstellung "Schaffendes Volk" in Düsseldorf, der wichtigsten, auch nach außen hin bedeutendsten Propagandaschau Deutschlands während des Nationalsozialismus. Der DVGW (Deutscher Verein des Gas- und Wasserfachs) veröffentlichte hierzu einen Artikel.



↑BAMAG-Ansatzleuchte an einem Mast mit kurzem Ausleger in Hamburg

↓Gasbogenmaste (Peitschenmaste) mit unterschiedlichen Ausladungen für Ansatzleuchten. Bildquelle Henry Brechler, Das Gas- und Wasserfach, 82. Jahrgang 1939

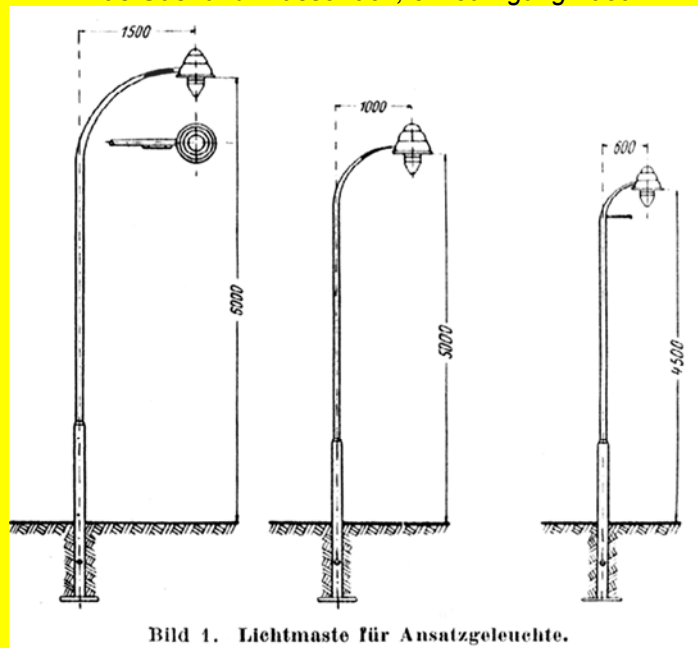
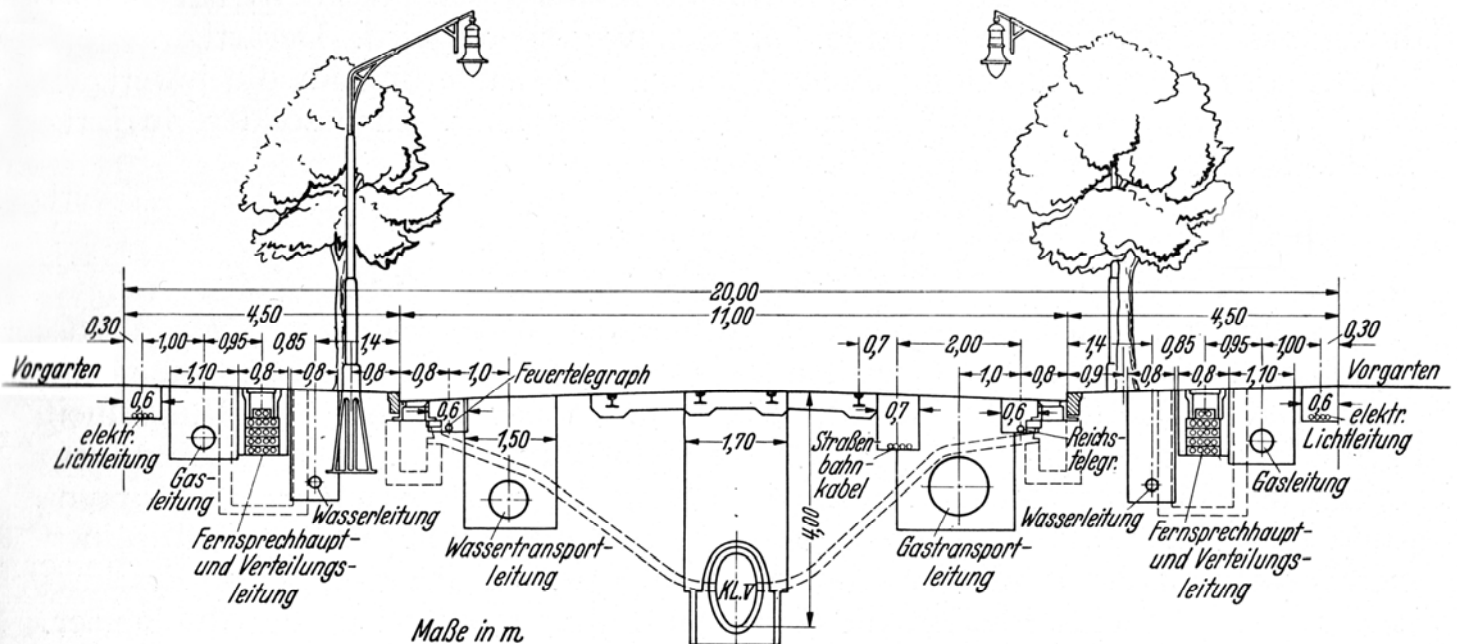


Bild 1. Lichtmaste für Ansatzgeleuchte.

Die Verbreitung des Peitschenmastes mit Ansatzleuchte in Deutschland während der 1930er Jahre ist nicht hinreichend erforscht. Ein Beitrag von Henry Brechler (in: Das Gas- und Wasserfach, 82. Jg., 1939) gibt jedoch unter anderem interessante Aufschlüsse über den Einsatz und die Erprobung für die Straßenbeleuchtung in Königsberg i. P. und weist auf Anwendung für Fernstraßen hin: „Nach Auswertung der vorliegenden Erfahrungen stellen wir fest, daß der gasführende Stahllichtmast mit Ansatzgeleucht (...) für unsere Verhältnisse (die extremen Witterungsverhältnisse im Winter in Königsberg i. P., Anm. der Red.) das geeignetste ist. Selbst in den strengen Frosttagen des Winters 1938/39 haben die Geleuchte einwandfrei gearbeitet. Um zu einer möglichst einheitlichen Straßenbeleuchtung zu kommen, was auch für die Bedienung wesentlich ist, stellen wir drei Grundformen von Lichtmasten auf, die in Bild 1 (Abb. 5) wiedergegeben sind und bisher in allen normalen Fällen genügten. (...) So werden hier zur Zeit gasführende Stahlrohrmaste für Lichtpunkthöhen von 4,5 m, 5,0 m und 6,0 m verwendet. Die erstgenannten Maste werden mit Ansatzgeleuchten von 4 bis 6 Flammen, die weiteren mit 6 bis 9 Flammen und die letztgenannten mit 9 bis 12 Flammen bestückt. Die Geleuchte mit 4,5 m Lichtpunkthöhe werden vornehmlich in Vororten oder neu entstehenden Siedlungsgebieten sowie in Straßen mit dichtem Baumbestand verwendet. Besonders dort, wo die Straßen schmal sind und einen dichten Baumbestand aufweisen, deren Kronen ineinander reichen, sind größere Lichtpunkthöhen selten angebracht. In diesen Fällen haben wir mit 6flammigen Leuchten, die im Zickzackverband mit einem Abstand von 20 bis 25 m aufgestellt sind, sehr gute Ergebnisse erzielt. Die Lichtmaste für die größeren Lichtpunkthöhen gelangen in Straßen mit stärkerem Verkehr, insbesondere in der Innenstadt und zum Teil auch auf Parkplätzen zur Aufstellung. (...)“.



Gasansatzleuchte BAMAG U11 an einem Bogenauslegermast (1938) in Königsberg/Preußen, Deutschordensring. Bildquelle unbekannt/Sammlung ProGaslicht



↑ Querschnitt einer Großstadtstraße. Maße in Meter. Zu sehen sind alle notwendigen Anschlüsse. Die Gashängeleuchten sind an ausladenden Gaslichtmasten angebracht. Die Lichtpunkte sind zur Straßenmitte gerückt, deutlich auch das Heraustreten der Gasleuchten aus den Baumkronen. Bildquelle Rudolf Sewig, Handbuch der Lichttechnik, Band 2, Berlin 1938



↑BAMAG-Katalogblatt aus dem Jahr 1938.
Bildquelle Archiv ProGaslicht

↓BAMAG-Gasansatzleuchte U11 an einem Mast mit Kurzausleger.
Bildquelle BAMAG-Prospekt, Sammlung Klaus Gevatter



↑Frühe kurze Auslegermaste mit Gasansatzleuchten in Reutlingen. Links ein Mast aus Beton, rechts ein Stahlmast; unten ein kurzer Bogenauslegermast mit Ansatzleuchte und Verdunkelung, außerdem ein mit Gas beleuchtetes Transparent-Hinweisschild für einen Luftschutzkeller (1941). Bilder: Sammlung Klaus Gevatter



H. G. W.

Lichtmast mit aufgehelltem Ansatzgeleucht u. Transparent für einen Luftschutzraum

1941



Bogenauslegermast mit Gasansatzleuchte von RECH Modell 33c in Düsseldorf.
Bild Archiv Klaus Gevatter

Kriegsbedingt kommt die weitere Entwicklung, insbesondere die der Ansatzleuchten, zum Erliegen. Zu Beginn der 1950er Jahre werden völlig neue Gas- und elektrische Ansatzleuchten konstruiert.

Der Peitschenmast mit Ansatzleuchte findet zunächst in West-Berlin und Westdeutschland, später in der DDR (überwiegend elektrisch betrieben) breite Anwendung.

Die neuzeitliche Mastform veränderte das Straßenbild erheblich. Plötzlich wurden lebhaftere, kontrastreiche Erscheinungsbilder erzeugt, dabei erzeugten die Leuchten am Peitschenmast eine neue, ungewohnte Eigenbetonung.



↑ Peitschenmast mit elektrischer Langfeldleuchte früher Bauart in Berlin-Wedding, Müllerstraße im Juni 1951. Bild Archiv Sabine Röck

Zu Beginn der 1960er Jahre verlor der Begriff „Funktion“ als ästhetische Basis der Gestaltung jedoch zunehmend seinen weltanschaulichen Charakter.



↕ Berlin-Moabit (Westsector): Gasansatzleuchten an Bogenauslegermasten (Peitschenmasten) an der nördlichen Seestraßenbrücke im März 1952. Auf der Brücke selbst stehen Bogenauslegermasten mit elektrischen Hängeleuchten. Vergleich Tag/Nacht. Bildquelle BEWAG-Archiv/Archiv Sabine Röck



↑ Die Entwicklung der Gasreihenleuchte führte zum Aufstellen der dazu passenden Bogenauslegermaste, wahlweise auch als Peitschenmaste oder als Gaspeitsche bezeichnet. Hier auf dem Rohrdamm in Berlin-Siemensstadt im April 1957. Bildquelle: unbekannt/Sammlung ProGaslicht



↑ Weit ausladender Gas-Peitschenmast mit Ansatzleuchte in Düsseldorf, Robertstraße (2012). Bild Thomas Schmitz

Straßenleuchten veränderten ihren Typus. Phantasie und Eleganz war plötzlich als unnötiger, kostenspieleriger Ballast nicht mehr gefragt. Stattdessen setzte man nun auf eine rein rationale und von wirtschaftlichen Aspekten geprägte Formgebung. Die Beleuchtung wurde nun zu einem monotonen, zweckorientierten Objekt. Das Design von Leuchten und Masten wurde eher zu einer Aufgabe von Konstrukteuren und weniger von Designern. Das Ergebnis ist heute in jeder Stadt „zu bewundern“.

Die Straßenbeleuchtung ist nur noch Mittel zum Zweck, möglichst wartungsarm, billig und effizient. Und so ist auch der Peitschenmast mit Ansatzleuchte auf dem Rückzug.



↓↑ Berlin-Tiergarten: Straße des 17. Juni bei Tag und bei Nacht (Aufnahmen Juli 1955) . Bildquelle: Archiv Sabine Röck

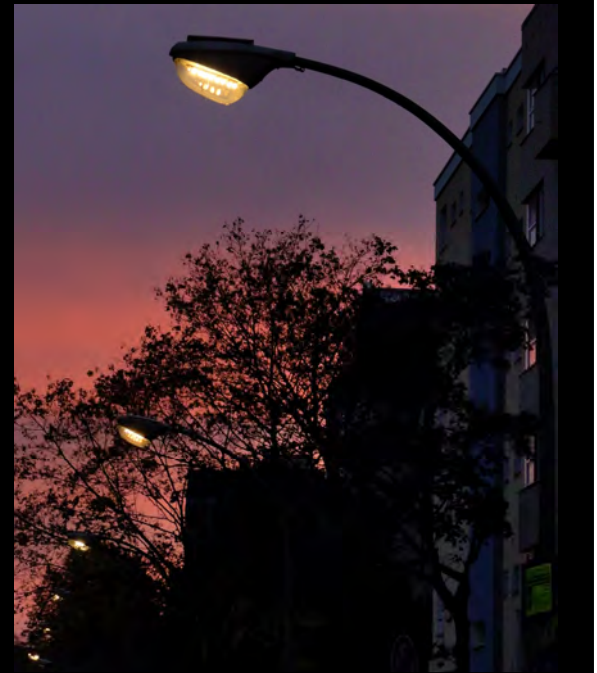




↑ Gasreihenleuchten in Frankfurt-Bornheim, Musikantenweg (2013). Bild Joachim Raetzer

Peitschenmasten mit Langfeldleuchten, das typische Leuchtendesign der 1950er Jahre, verschwinden mehr und mehr aus dem Stadtbild. Somit geht ein Stück Kulturgut der Straßenbeleuchtung unwiederbringlich verloren. Während es also für die elektrischen Leuchten nicht allzu gut aussieht und deren kulturhistorischer Wert kaum gewürdigt wird, sieht es bei den Gas-Peitschenmasten etwas besser aus. Nachdem die NRW-Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen hat, weite Teile ihrer Gasstraßenbeleuchtung, darunter auch Gasreihenleuchten sowie Gasansatzleuchten an Peitschenmasten zu erhalten, wird dieser Leuchtentyp auch weiter das Stadtbild beleben. In Frankfurt am Main sieht es aufgrund des beschlossenen Totalabrisses der Gasbeleuchtung schlechter aus. Seltsamerweise will man ausgerechnet eine einzige mit Gas beleuchtete Straße erhalten – mit Gasreihenleuchten! Allerdings wurden inzwischen schon mehrere Hundert Frankfurter Gasreihenleuchten durch elektrische Fakes ersetzt. Sie sehen den Originalen ziemlich ähnlich. In Berlin sollen aktuell etwa 280 Gasreihenleuchten in Betrieb sein, 240 davon stehen laut Senatsverwaltung unter Denkmalschutz, zum Beispiel in Reinickendorf (Weiße Stadt), Zehlendorf, Charlottenburg und Siemensstadt. Außerhalb der drei genannten Städte existiert noch eine geringe Menge Gasreihenleuchten der Firma GEBR. SCHNEIDER (heute GICS) in Baden-Baden.

Bettina Raetzer-Grimm



PEITSCHENMASTE MIT GAS- ODER ELEKTRISCHEM LICHT – UND IHRE ÄSTHETISCHE WIRKUNG

Berlin: Links oben Gasreihenleuchten auf der Bismarckallee (abgerissen ca. 2012); rechts in Alt-Tempelhof (abgerissen 2015).

Unten elektrische Peitschenmaste mit Langfeldleuchten in Berlin-Mariendorf, Quarzweg (Dezember 2013). Maste und Leuchten stehen auch heute.

Textquellen:

Dissertation Berliner Außenraumleuchten, Sabine Röck (2001).

Mehr Licht, Herbert Liman, Haude & Spener Verlag (2000)

PRAG - HISTORISCHE MARIENSÄULE WIEDER AUFGESTELLT

Lange gab es Streit um die Mutter Gottes an der Spitze eines Sandstein-Monuments. Jetzt thront sie wieder hoch auf einem Sockel über den Dächern von Prag. Einer der zentralen Plätze der tschechischen Hauptstadt hat eine neue Sehenswürdigkeit: Auf dem Prager Altstädter Ring wurde am 4. Juni 2020 der Wiederaufbau der historischen Mariensäule abgeschlossen.

Ein riesiger Kran hob eine Statue der katholischen Mutter Gottes an ihren Platz an der Spitze des Sandstein-Monuments. Damit ging eine jahrzehntelange Auseinandersetzung um den Wiederaufbau zu Ende. „*Ich empfinde Freude und Verbundenheit - es ist sehr schön*“, sagte der Initiator, der Bildhauer Petr Váňa, der Deutschen Presse-Agentur.



*Bildhauer Petr Váňa mit der Mariensäule.
Bild Kirchgessner*

DIE GESCHICHTE

Die Mariensäule auf dem Altstädter Ring in Prag ist ein barockes Mariendenkmal und wurde 1650, zwei Jahre nach Ende des Dreißigjährigen Krieges, von Kaiser Ferdinand III. aus Dank für die Rettung Prags vor einem schwedischen Heer gestiftet und vom Bildhauer Johann Georg Bendl errichtet. Sie war ein Sieges-Symbol der Gegenreformation und bildete bis 1918 den städtebaulichen Schwerpunkt des Altstädter Rings. Das Vorbild waren die Münchner und die Wiener Mariensäule, nur dass Bendl die Allegorien nicht durch Heldenputti, sondern durch annähernd lebensgroße Engel personifizierte und die Figuren nicht in Bronze, sondern in Stein ausführte. Nach Errichtung der Säule fanden hier regelmäßig Andachten und Prozessionen statt.

Nach Loslösung der Tschechoslowakei aus dem Verband der österreichisch-ungarischen Monarchie wurde die Mariensäule am Altstädter Ring am 3. November 1918 von „aufgebrachten Bürgern“ umgestürzt und zerstört. Sie deuteten die Säule als Symbol für eine gewaltsame Rekatholisierung Böhmens und die Unterdrückung der tschechischen Nation durch die Habsburger. Die Marianische Bruderschaft konnte die stark beschädigten Reste bergen, welche bis heute erhalten sind. Sie befinden sich in den Beständen des Nationalmuseums.



*Die Mariensäule auf dem Altstädter Ring (um 1900). Rechts ist ein achtarmiger Gaskandelaber zu erkennen, zwei dieser Bauart gibt es bis heute.
Bildquelle unbekannt*

KONTROVERSE UM DIE WIEDERERRICHTUNG BIS 2019

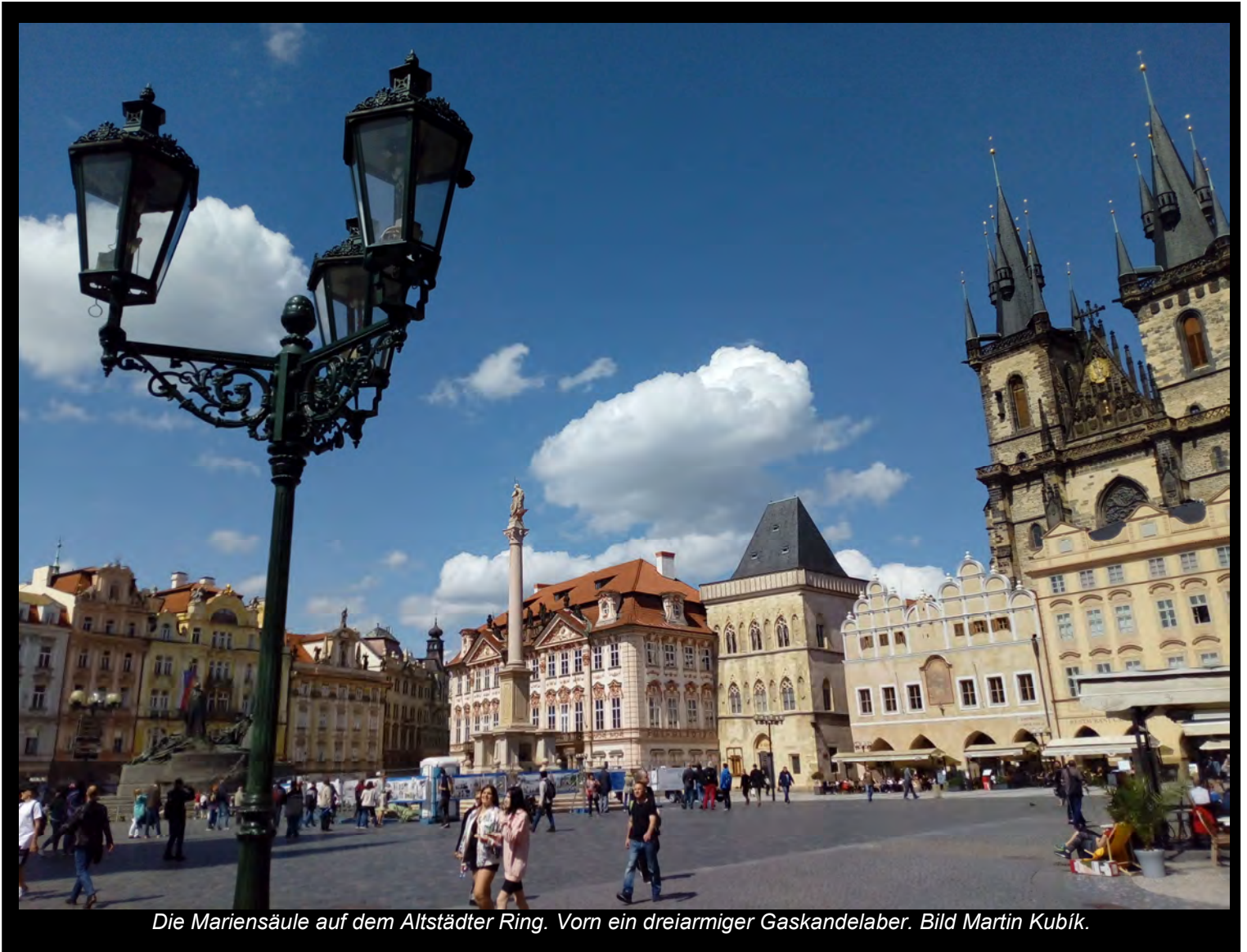
Wie kontrovers die Themen Barock, Gegenreformation, Exil und Geheimprotestantismus in Tschechien der Gegenwart, also nach der Samtenen Revolution des Jahres 1989, diskutiert wurden, wird besonders an der Polemik über die 1918 gestürzte Mariensäule deutlich. Im April 1990 wurde in Prag die „Gesellschaft für die Wiedererrichtung der Mariensäule“ gegründet, die etwa 500 ordentliche Mitglieder hat (Stand: Sommer 2004). In Leserbriefen, die in diesem Zusammenhang im Frühjahr 1990 in der Tageszeitung „Lidové noviny“ abgedruckt wurden, setzen die Autoren häufig den „gegenreformatorischen Totalitarismus“ mit modernen totalitären Regimen gleich und vertraten den traditionellen evangelischen Standpunkt, wonach die Möglichkeit einer Koexistenz der Mariensäule mit dem Ort der Hinrichtung der Anführer des böhmischen Ständeaufstandes im Juni 1621 und mit dem 1915 enthüllten Jan-Hus-Denkmal scharf abzulehnen sei.

Am 3. November 1993, dem 75. Jahrestag des Sturzes der Mariensäule, ließ die Gesellschaft für die Wiedererrichtung der Mariensäule im Pflaster des Altstädter Rings eine Platte mit der Inschrift „*Hier stand und wird wieder stehen die Mariensäule*“ anbringen. Die Worte „*und wird wieder stehen*“ mussten auf Verlangen des Prager Magistrats getilgt werden. Währenddessen ging die Arbeit an den Kopien der nur als Torso erhalten gebliebenen Marienstatue Johann Georg Bendls und der übrigen bildhauerischen und architektonischen Teile der Mariensäule durch den tschechischen Bildhauer Petr Váňa weiter. Im Jahr 2017 sprach sich der Prager Stadtrat zunächst gegen eine Wiedererrichtung auf dem Altstädter Ring aus.

WIEDERERRICHTUNG 2020

Trotzdem begann der Bildhauer Ende Mai 2019 mit der Wiedererrichtung. Die Polizei versuchte, die Aktion zu unterbinden. Im Juni 2019 wurden weitere 60 Tonnen der Replik nach Prag verschifft. Am 23. Januar 2020 sprach sich der Gemeinderat Prags dann mehrheitlich für die Errichtung der Nachbildung der Mariensäule an alter Stelle aus. Im Februar 2020 haben die Bauarbeiten für die rekonstruierte Mariensäule begonnen. Am 4. Juni 2020 wurde die Rekonstruktion der Mariensäule abgeschlossen.

BRG



Die Mariensäule auf dem Altstädter Ring. Vorn ein dreiarmer Gaskandelaber. Bild Martin Kubík.

PRAG - „CORONA-ABSCHIEDSPARTY“ UNTER GASLATERNEN

In Prag haben am 30. Juni 2020 Hunderte Menschen an einer „Coronavirus-Abschiedsparty“ auf der berühmten Karlsbrücke teilgenommen. Wo es in normalen Zeiten nur so von Touristinnen und Touristen wimmelt, saßen die Gäste an einer rund 500 Meter langen Tafel, aßen und tranken selbst mitgebrachten Proviant und verfolgten in der malerischen Altstadtatmosphäre Darbietungen von lokalen Künstlerinnen und Künstlern. Dabei genoss man den Schein der Gaslaternen.

Organisiert wurde das Fest laut BBC von einem lokalen Gastronomen.

Ondrej Kobza sagte zur Nachrichtenagentur AFP: „Wir wollen das Ende der Coronavirus-Krise feiern, indem wir Menschen zusammenbringen und zeigen, dass sich diese nicht davor fürchten.“ Das Event, für das man vorher Plätze reservieren musste, war ausgebucht.

Nicht alle zeigten sich von der Veranstaltung begeistert, sie kritisierten mangelnde Distanz zwischen den Gästen. Tschechien war bisher relativ glimpflich durch die Krise gekommen. Das Land verzeichnete laut der Johns-Hopkins-Universität 12.000 Infektionen und 349 Todesfälle.

Während der Corona-Maßnahmen war es möglich, bemerkenswerte Bilder von der menschenleeren Prager Altstadt und der verwaisten Karlsbrücke zu schießen. Wo sich sonst viel zu viele Leute, vor allem Touristen, tummelten, war Corona-bedingt plötzlich gähnende Leere. Das fand durchaus Gefallen, vor allem bei den Prager Einwohnern, die ob der übervollen Altstadt schon lange genervt sind.

BRG



Ziemlich voll und eng. Den Pragern war's egal. Bildquelle Twitter/unbekannt



So sah es kürzlich aus: Die Karlsbrücke ohne Menschen – dank Corona. Bild Jan Žákovec

WORMS - EINE GESCHICHTE ÜBER IGNORANZ UND ZERSTÖRUNGSWUT

Die rheinhessische Stadt Worms war noch in den 1990er Jahren eine Hochburg des Gaslichts. Großflächig wurden die Innenstadt sowie verschiedene Ortsteile mit Gaslaternen beleuchtet. Auffällig war ihr stets vorbildlicher Pflegezustand, was engagierten Mitarbeitern der Stadtwerke Worms zu verdanken war, allen voran einem gewissen Herrn Joachim Walterschen.

Die Idee, in Worms eine Gasfabrik zu gründen, hat als erster Felix Langenbach, Spross einer alteingesessenen Wormser deutsch-jüdischen Familie. Felix Langenbachs Bruder Isaac Julius war Gründer des bedeutenden Wormser Weinhauses J. Langenbach & Söhne. Langenbach bringt die "schwarze" Kunst, aus Steinkohlen Gas zu machen, von England in seine Heimatstadt. Er errichtet eine Gasfabrik im Hof Ecke Friedrichstraße und Sterngasse. Die Gasometer der Besitzer von Gasbeleuchtungen werden mit mobilen Gaswagen beliefert. Die Geschichte der Gasbeleuchtung reicht in das Jahr 1860 zurück. Im Januar jenes Jahres

Worms im Laufe der Zeit mit unterschiedlichen Gasaufsatzleuchten. Links der typische Wormser Stadtkandelaber (1955), unten besonderer Wandarm an der Fischerweide (1977), großes Bild: Stadtkandelaber mit Laternen „Bauart Köln“ (ca. 1930). Bilder Archiv PGL



wurden zum ersten Mal die Straßen der Stadt durch Gaslaternen beleuchtet. Am 8. Januar

1860 wurde beim Ball des Sängerbundes der Kasinosaal durch Gaslampen erhellt und deren Licht durch einen dreifachen Tusch der Kapelle begrüßt. Fortan spielte das Gaslicht in Worms eine das Stadtbild prägende Rolle, was sich erst etwa 150 Jahre nach dessen Einführung ändern sollte.

Leider ging in Worms die einst bestandene Typenvielfalt schon früh verloren. Sieht man auf alten Fotos recht interessante Gaslaternen, so verschwanden diese vor allem in den 1950er Jahren. Mehrfache konsequente Sanierungswellen an Gasnetz und Gasbeleuchtung führten nach 1945 zu einer starken Vereinheitlichung der Gasleuchten-Modelle. Schon früh wurden Gusskandelaber restlos abgeschafft, scheinbar hat kein einziger überlebt. Dabei muss es in Worms auch einmal eine Ära nahezu ohne Aufsatzleuchten gegeben haben, worauf die Aufstellart hindeutet.



Seit Ende der 1950er Jahre bestimmten zwei Gasleuchten-Typen das Wormser Stadtbild, zum einen die Gasaufsatzleuchte „Modell Modern“ von Rech, zum anderen die Aufsatzleuchte „Modell 52“ der Firma Schneider. Daneben existierten auch Gasreihenleuchten von Rech, die letzten verschwanden 2007 (siehe Bild auf Seite 44). Immerhin stieg die Zahl der Gasleuchten noch bis in die erste Hälfte der 1970er Jahre kontinuierlich an, für deutsche Kommunen ein ziemlich einzigartiger Vorgang. Für das Jahr 1970 sind 2.006 Gasleuchten angegeben, doch der Höchststand dürfte erst einige Zeit später mit etwa 2.200 Stück erreicht worden sein, nachdem selbst Neubau-Wohngebiete mit Gasbeleuchtung ausgestattet wurden. Maßgeblich dafür soll ein gewisser Direktor Pollmeyer gewesen sein, welcher damit die Grundlage für ein solch langes Bestehen der Gasbeleuchtung auf hohem Niveau legte.

Für das Jahr 1992 hatte das Tiefbauamt Worms eine Stückzahl von 1.867 Gasleuchten mitgeteilt. Gleichzeitig wurde jedoch geäußert, man „sei bestrebt, den Abbau der Gasbeleuchtung voranzutreiben.“ Lediglich die Heil'sche Arbeitersiedlung "Kiautschau" (unter Denkmalschutz) sollte auf Dauer mit Gas beleuchtet bleiben. Von der ursprünglich geplanten Erhaltung des Gaslichts in der gesamten Weststadt war in den 1990er Jahren schon keine Rede mehr.

Um das Jahr 2000 dürfte die Zahl noch zwischen 1.200 und 1.300 Gasleuchten gelegen haben. Der Abriss der Gaslaternen beschleunigte sich jedoch mit der Auflösung der Stadtwerke Worms bzw. deren Übernahme durch den Energieversorger Elektrizitätswerk Rheinhessen Aktiengesellschaft (EWR), was spätestens ab 2008 immer spürbarer wurde.

Zurück zum bereits anfangs genannten Herrn Walterschen, der 1963 bei den Stadtwerken Worms anfang und viel für die Gasstraßenbeleuchtung getan hat. Es ist überliefert, dass sich Walterschen und seine



Eine Besonderheit waren die zweifach abgeknickten Stahlgasmaste. Bilder ⚡ (um 2005) Bettina Raetzer-Grimm



Der Weckerlingplatz liegt im historischen Zentrum, im Hintergrund links (von Bäumen verdeckt) das Andreasstift, es beherbergt seit 1930 das Wormser Stadtmuseum. Selbst hier, an einem sehr urbanen Platz, durften die Gaslaternen nicht überleben.

Mitarbeiter der Abteilung Gasbeleuchtung stets um einen guten Wartungs- und Pflegezustand der Gaslaternen bemüht haben. Dabei führte Walterschen als Vorgesetzter ein offenbar strenges Regiment gegenüber seinen Leuten, was ihn nicht wirklich beliebt machte. Aber das ist lange her, nach 2002 ging Joachim Walterschen in den Ruhestand und verstarb einige Zeit später.

Neue Gasleuchtenköpfe wurden aufgrund von Belegen bis mindestens 1988 angeschafft. In der Zeit danach wurde viel mit diversen Dämmerungsschaltern experimentiert. Den Anfang machte das Schaltgerät von Kalin, später kamen Hahn, GBS, teilweise auch Record hinzu, zum Schluss sogar Solargeräte. Immer wieder wechselten sich Epochen mit und ohne Zündflamme ab, am Ende blieb eine Gemengelage aller denkbaren Systeme.

Irgendwann änderte sich das durch Gaslaternen geprägte Stadtbild in Worms. Straße um Straße ging das Gaslicht verloren. Vor zehn Jahren – der Verein ProGaslicht hatte sich gerade gegründet – stand Worms im Mittelpunkt eines unserer ersten Engagements zur Rettung der Gaslaternen. Im Namen des Vereins schrieben wir an die Stadt, den Oberbürgermeister, die Denkmalschutzbehörde. Die Ignoranz war überwältigend! Herr Oberbürgermeister Kissel hielt es gar nicht erst für nötig, unseren Brief vom 4.4.2010 zu beantworten, auch anderweitige Schreiben landeten offenbar in der berühmten „Rundablage P“. Gaslaternen in Worms – nicht interessant. Dieser Auffassung war denn auch sowohl die obere als auch die untere Denkmalschutzbehörde. Landeskonservator Dr. Joachim Glatz schrieb uns am 5. Mai 2010, die Wormser Gaslaternen stammten durchweg aus der Nachkriegszeit und seien historisch nur von begrenztem Wert.

Das stimmte so nicht ganz, es waren auch Gaslaternen aus der Zeit vor 1945 in Betrieb, einige Wandkonsolen waren sehr alt und absolut denkmalwürdig. Richtig ist, dass man in Worms zwar schon bald nach Ende des Zweiten Weltkrieges sämtliche historischen Gusskandelaber entfernte. Doch dafür gab es in Worms interessante Mastkonstruktionen aus der Zeit nach 1950 zu bestaunen – eventuell Eigenbauten der Stadtwerke, doch das schien für den Denkmalschutz uninteressant zu sein. Als ob die Zeit nach 1945 per se keinen Denkmalschutzwert besitzen würde. Die Uhr tickte und den Wormser Gaslichtern sollte bald das letzte Stündlein schlagen.

Einzig die EWR verhielt sich dem Verein ProGaslicht gegenüber sehr kooperativ und zuvorkommend. Der Energieversorger hatte zwar keine Handhabe, die Gaslaternen weiter zu betreiben, da der Abriss offenbar politisch gewollt war. Aber man sicherte dem Verein ProGaslicht eine Vielzahl an ausgemusterten Leuchten, Ersatzteilen und Masten zu, die man abholen und weiterverwenden könne. Wir nahmen dieses Angebot sehr gerne an und sind dafür dankbar.



*Im April 2014 blieben den letzten Wormser Gaslaternen nur noch wenige Monate, dann erloschen sie für immer.
Alle Bilder Archiv ProGaslicht*

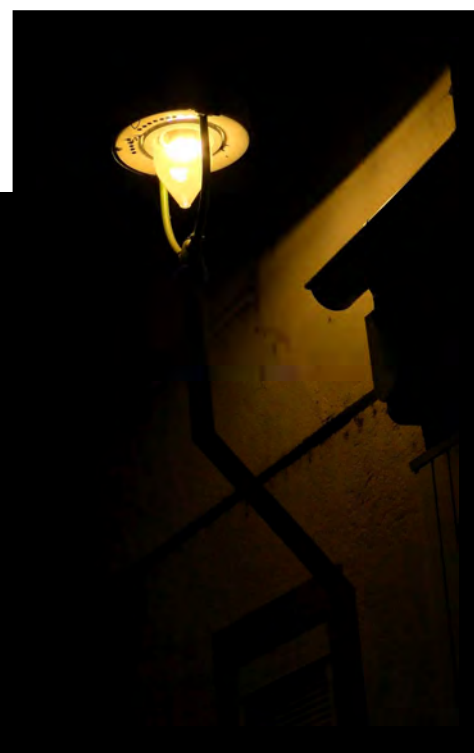


Vor fünf Jahren ging dann die Ära der Wormser Gasbeleuchtung zu Ende, die letzten Gaslaternen erloschen am Fischmarkt und in der Weißen Gasse. Statt des Flairs der anmutigen Gaslichter werden Straßen und Plätze, aber auch Altstadtgässlein nun von grellen Elektroleuchten mit Natriumdampf beleuchtet – oder besser lichttechnisch gequält. Wer das nicht glaubt, dem sei ein abendlicher

Tapfer leuchteten die Gaslaternen gegen ihren Abriss an. Doch Ende 2014 war Schluss. Rechts unten eine grelle Natriumdampfleuchte, die Wand-Gaslaterne ist schon stillgelegt. Am Lutherplatz (unten) war Jahrzehnte lang Gaslicht. Die Laternen gehörten zu den Letzten ihrer Art in Worms ...

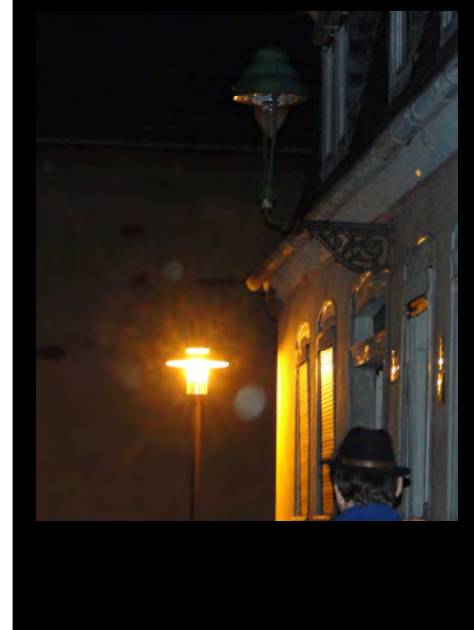
Alle Bilder

Archiv ProGaslicht



Spaziergang in der Wormser Altstadt empfohlen. Da stehen derartige gleißende Strahler vor kleinen Fachwerkhäuschen und tauchen alles in orangefarbene Lichtsoße. Geradezu aberwitzig wird es jedoch, wenn sich Worms heutzutage als Nibelungenstadt oder auch älteste Stadt Deutschlands darstellt, obwohl in den vergangenen Jahren ganz offenbar Schindluder am Stadtbild betrieben wurde. Insider sprechen davon, dass in Worms zwischen 2000 und 2020 zahlreiche Baudenkmäler abgerissen wurden, die den Zweiten Weltkrieg überlebt hatten und auch unter Denkmalschutz standen. So traf es alte Wohnhäuser in unmittelbarer Nähe zur Stadtmauer. Oder das Jugendstil-Ensemble des Schlachthofes. Das 1889 errichtete Gaswerk in der Klosterstraße 14 wurde zugunsten des Baues eines Einkaufszentrums abgebrochen, ebenso die Mühle in der Hafenstraße 16. Das Fabrikgebäude der Lederwerke Cornelius Heyl AG wurde demoliert, die 1910 errichtete alte Badeanstalt Fürst versank 2011 im Rhein. Andere Bauten wurden nach Meinung von Anwohnern „kaputt restauriert“ wie die 1000 Jahre alte Andreaskirche. Wichtige Flächen am Dom wurden zu Abstellflächen parkender Autos oder Container umfunktioniert. Und es blieb nicht allein bei den Bauwerken und den Gaslaternen. Selbst Bäume und Baum bestandene Alleen werden radikal abgeholzt, Parks und andere Grünanlagen bleiben ungepflegt. Vielen Menschen, auch alten Wormsern gefällt es hier nicht mehr.

Bettina Raetzer-Grimm





DER VERMALEDEITE JASOMETA

Ick muss mir mal wieda fremschämen. Unsere dolle Hauptstadt is, und dit wees man ja schon länga, die Hauptstadt des Desastas. Hamse schon mal vasucht, in Berlin en neuet Auto bei die Zulassung anzumelden? Na dit machense mal. Und nehmen een paar Monate Platz. Solange kann dit nämlich dauan. Bei die Bürjerämta iss ooch nich ville bessa. Kurzfristig ne Ehe schließen könnse vajessen – naja, wer wees, für wat dit wieda jut is...? Persos, Anmeldungen oda sonstijet Jedöns dauat ooch bis in die Puppen. Aba warum ist dit so? Die Vatrete von die Behörden reden sich – wenn se übahaupt reden – raus. Zu wenich Personal, Digitalisierung klappt nich richtig. Pipapo. Und denn natürlich Corona. Als ob es woandasta nich ooch Corona gäbe.

Übahaupt diesa vakackte Virus. Mir macht dit langsam echt meschugge. Da denkste, es wird bessa – und schon hörste wieda von neue Infexjonen. Also weita mit Schnutenpulli – ick meene Mundschutz, Maske. Ick kann dit Wort Maske mittlaweile jar nich mehr hören. Selbst olle Trampeltier inne ferne USA träächt jetze soon Ding. Wer hätte dit jedacht? Mein Tipp, noch etwas höher ziehen, dann is dit vakniffene Jesicht von Donald vahüllt.

Wat mir tota uffn Senkel jeht, is der Klamauk um die Namen von Straßen oda U-Bahnstazjonen. Junge Rotzlöffel krawallen herum und wittan überall Rassismus, Kolonialismus oda Sexismus. Irgend ein Ismus jeht imma. Dabei ham die keene Ahnung von nüscht. Die glooben, se können Rassismus bekämpfen, wenn se ne Straße umtaufen, aba so eenfach isset leida nich. Die schweijende Mehrheit musste anders übazeugen, und die ganz fiesen Rassenhassa und Deuschtümla kannste sowieso nich umerziehen. Ick finde es juut, das unsre Jesellschaft bunt is, keene Fraache. Alladings jibts ooch Leute, die hier herkamen, aber weda unsa Land, noch uns als Volk mögen, sich aber reichlich wat rausnehmen und sich wie ne Besatzungsmacht ufführen, die können mir jestohlen bleiben.

Wie Berlin mit seene Kultur umjeht, ham wa ja schon öfta als Thema jehabt. Im Momang will en Investor den ollen Jasometa in Schöneberch endjültlich zur Minna machen. Bis oben hin soller zuebaut werden, sozusaachen een Hochhaus im alten Jasspeicha. Dann sieht man nüscht mehr von einstijen Zauba des stählernen Jasometers, dit is dann bloß noch en dunkla Klotz mitten im Schöneberjer Kiez. Selbst der Denkmalschutz hat sich jerührt und is wohl dagejen. Aba unsre Lokalpolitika können bei Wünschen von irjendwelche Investoren sehr jeschmeidich sein. Die Jeld-Haie bekommen schon, wat se wollen. Die ganze Umgebung von die Jasometa erkennt man sowieso nich wieda. Allet glatt jebügelt, neue Bürohäusa, ne jeleckte Straße – vorzugsweise für Radfahra. Der alte Industriekultur-Zauba is vom Winde vaweht. Und keen Jaslicht is dort mehr, nirjends. Traurich.

Jenauo traurich macht mir der Zustand vonne Berlina Jaslatüchten. Mir fallen imma mehr uff, wo weißrote Bändchen oben anne Lampe hängen. Ick vamute mal, dit sind alles Todeskandidaten und werden bald abjerissen und dafür ne Elektrofunzel hinjestellt. Ganz fies sehen die komischen Lampen aus, wo de meinst, eene Untatasse balangziert uffem übadimensjonalen Strohalm. Nennt sich Taungeid (englisch Townguide). Wat dit heißt? „Stadtführa“. Wat lernen wir daraus? Die Berlina brauchen eben ihren Führa. Ohne den jeht nüscht, der steckt überall: Führaschein, Führahaus, Reiseführa, Stadtführa. Aba vielleicht ist dit allet nur, weil vor 90 Jahren een abjebrannta Mala aus Österreich einjebürjert wurde und dann im deutschen Staatsdienst Karrjehre jemacht hat. Een ganz schlechtet Beispiel für ne völlich misslungene Intekratzjon. Dit Erjebnis is bekannt. Aba vajessen wir dit!

Ick wünsche allen ne schöne, sonnige Zeit – und passen Se uff sich uff

Ihr Graf Koks von der Gasanstalt

MANNHEIM -

EIN LEHRSTÜCK, WIE ANWOHNER HINTERS LICHT GEFÜHRT WERDEN

In Mannheim erleben wir gerade ein Bubenstück der übelsten Art. Es geht um die letzten Gaslaternen der Neckarstadt. Vor etwa 15 Jahren waren es noch rund 440 Stück. Ein schleichender Abbau reduzierte den Gaslaternen-Bestand kontinuierlich.

Vor 10 ½ Jahren wurde nach einer Pressemitteilung im Mannheimer Morgen bekannt, dass die Stadt bzw. der zuständige Energieversorger beabsichtigt, die Gasbeleuchtung komplett zu entfernen. Unser damals noch relativ junger Verein ProGaslicht versuchte es daraufhin mit Eingaben an die Spitze der Stadt, schrieb an Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz und bat um die Erhaltung zumindest eines Teils der ohnehin geringen Zahl Mannheimer Gaslaternen. Die Antwort kam am 16. Juni 2010, darin sicherte OB Kurz uns folgendes zu: *„Vom derzeitigen Bestand an Gasleuchten soll weiterhin ein Anteil an ausgewählten Orten erhalten bleiben....Ich bin mir sicher, dass wir in Mannheim einen Interessenausgleich zwischen den Klimaschutzziele und der Erhaltung historischer Beleuchtungstechnik hinbekommen“.*

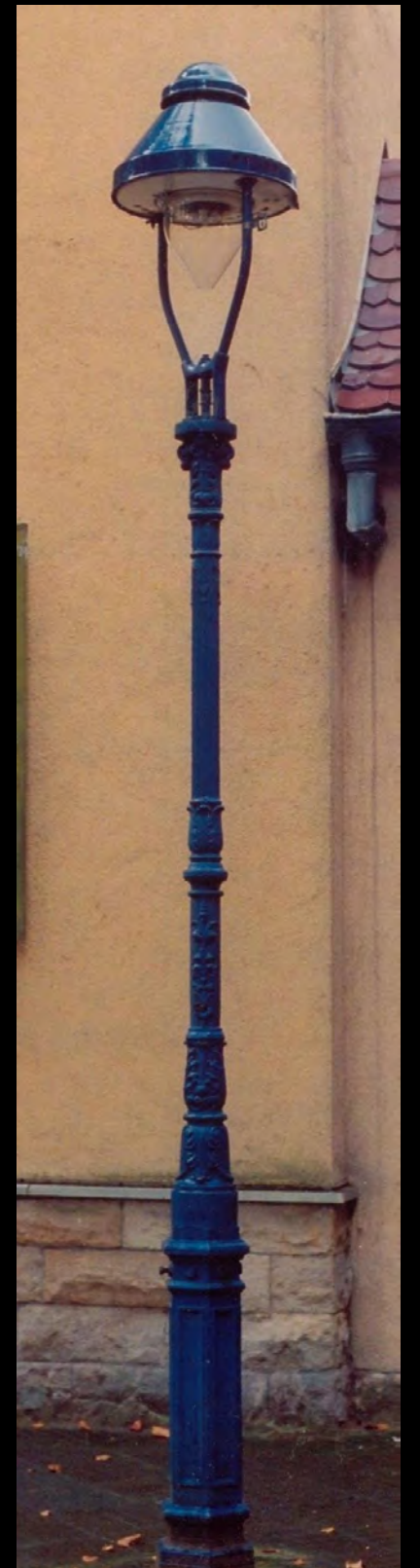
Unsere Bitte wurde von betroffenen Anwohnern unterstützt. Hilfe kam auch vom Verein Rhein-Neckar-Industriekultur, der den Abbau der Gaslaternen scharf kritisierte. Der Verein stufte die Gaslaternen in Mannheim als „absolut erhaltenswert“ ein und forderte den Erhalt der Gasleuchten in Mannheim als Teil des Industriekultur-Erbes im Mannheimer Stadtbild. Schirmherr des Vereins ist im Übrigen Oberbürgermeister Dr. Peter Kurz.

Nachdem ProGaslicht nochmals interveniert hatte, schrieb am 5. August 2010 Bürgermeister Quast als Vertreter für den Oberbürgermeister an unseren Verein u.a. folgendes: *„Selbstverständlich stehe ich zu meinen Aussagen vom 16.06.2010, eine Erhaltung eines Anteils der noch vorhandenen Gasleuchten an ausgewählten Orten zu gewährleisten... Die Verwaltung hat das erklärte Ziel, in Mannheim den Interessenausgleich zwischen den Klimaschutzziele und einer beispielhaften Erhaltung historischer Beleuchtungstechnik zu erreichen.“*

Und Oberbürgermeister Dr. Kurz schrieb dem Verein Rhein-Neckar-Industriekultur im September 2010 eine Antwort auf deren Appell zum Erhalt der Gasleuchten und sagte zu, dass die Verwaltung das erklärte Ziel habe *„einen Interessenausgleich zwischen den Klimaschutzziele und einer beispielhaften Erhaltung historischer Leuchten zu erreichen“.*



Im darauffolgenden Jahr war dann vor allem eine Bürgerinitiative im Stadtteil Feudenheim aktiv. Den engagierten Anwohnern gelang es mit Unterstützung von ProGaslicht, dass der Stadtteil beim Tag des Offenen Denkmals am 11. September 2011 mitmachen konnte. Die Deutsche Stiftung Denkmalschutz hatte die Gaslaternen in Feudenheim und die Gaslaternenviertel als Wohnstraßen-Ensembles mit intakter historischer Gasbeleuchtung aus dem letzten Jahrhundert als weiteres Denkmal in ihr Programm mit aufgenommen. Bei Kaffee und Kuchen informierte man an einem Informationsstand zum Thema Gaslaternen und Gasbeleuchtung in den Feudenheimer Straßen (*Bild oben*), in Feudenheim standen damals 71 Gaslaternen.



Gaslaterne in Mannheim.
Bild Bettina Raetzer-Grimm



Gaslaternen, montiert auf Stahlmasten, bestimmten vor 15 Jahren teilweise das Ortsbild in den Mannheimer Stadtteilen Käfertal, Sandhofen oder auch Feudenheim. Bild Bettina Raetzer-Grimm

Immer wieder wurde bei dem Diskurs auch betont, wie wichtig es sei, die wenigen Gaslaternen als industrielles Kulturgut zu bewahren. Gaslicht vermittele auch in den betroffenen Mannheimer Vierteln eine ganz besondere Atmosphäre, es gehöre zu den Ende der 1940er und Anfang der 1950er Jahre des letzten Jahrhunderts gebauten Häusern, und diese Wohnstraßen würden bei Dämmerung und in der Nacht mit einem sehr angenehmen Licht durchaus ausreichend beleuchtet.

Da Mannheim leider durch die Zerstörungen während des Zweiten Weltkrieges und infolge des raschen Wiederaufbaues in der Nachkriegszeit nicht über viele historische Bauwerke und andere historische Relikte verfügen würde, sollte die Stadt pfleglich mit den wenigen vorhandenen historischen Resten – und dazu gehören auch Gaslaternen – umgehen. Dies würde auch immer wieder von Besuchern so gesehen, die manchmal erstaunt seien, dass in Mannheim noch Gaslaternen existieren würden.



Die letzte Gaslaterne in Sandhofen (März 2014)



Mit neun alten Gaslaternen und neun elektrifizierten, neuen Leuchten in historischer Form soll die denkmalgeschützte Käfertaler Reihersiedlung neu erstrahlen. BILD: PROSEWITZ

Gemeinderat: Einstimmiger Beschluss zur Umrüstung von 142 alten Straßenlampen auf eine energieeffiziente Stadtbeleuchtung

Neun Gaslaternen leuchten

Der „Mannheimer Morgen“ berichtete am 13. Oktober 2011 über den Beschluss der Stadt: NEUN Gaslaternen und NEUN elektrifizierte Laternen in Gaslaternen-Optik sollten die Wohnsiedlung am Reiherplatz beleuchten. Bildquelle oben und links: Archiv ProGaslicht

Inzwischen sind die Jahre ins Land gegangen, viele Gaslaternen existieren inzwischen nicht mehr. Schmuckvolle Gaskandelaber wurden durch einfallslos-technokratische Leuchten ersetzt. Das historische Erbe wird entsorgt. Aktuell sollen noch etwa 100 Gaslaternen in Betrieb sein. Doch was für ein Betrieb ist das? Offensichtlich werden keine Wartungen mehr vorgenommen, die früher stets gut gepflegte Gasbeleuchtung dümpelt nur noch vor sich hin. Bloß kein Geld und keine Zeit mehr für die geschichtsträchtigen Gaslichter mehr verschwenden, so scheint es.

Wie zu hören ist, soll in etwa acht Wochen Tabula rasa gemacht werden, im September will man sämtliche Gaslaternen entfernt haben. Sämtliche! Von der damaligen Ratsfestlegung, zumindest am historischen Reiherplatz in Mannheim-Käfertal wenigstens neun (!) Gaslaternen mit Gasbetrieb weiter leuchten zu lassen, will man offenkundig nichts mehr wissen. Das ist nicht nur ärgerlich, sondern eine Frechheit! Ein Betrug an engagierten Bürgern! Es wird etwas zugesagt, etwas versprochen – das sogar schriftlich – und dann schlichtweg nicht eingehalten.

Unser Verein ProGaslicht hat sich daher entschlossen, nochmals an den Oberbürgermeister zu schreiben und ihn an sein damaliges Versprechen zu erinnern. Der Brief ist auf Seite 71 abgedruckt. Wir werden weiter berichten ... über die zu erwartende Antwort des Oberbürgermeisters, aber auch über das Schicksal der letzten Gaslichter Mannheims.

Nico Wolf

⇒ Zündfunke, Ausgaben 88 und 89: Die Geschichte der Mannheimer Gaslaternen, Teile 1 und 2

DIE SIEDLUNG REIHERPLATZ IN KÄFERTAL

Die Siedlung um den Reiherplatz ist eine malerisch angelegte Wohnanlage mit Torhäusern, Wohnhof und originalen Gaslaternen, die die Stadt Mannheim als erste „Kleinwohnanlage“ direkt nach dem Ersten Weltkrieg in Eigenregie errichtet hat. Das Ensemble ist mit seinen zwei und drei Stockwerke hohen Reihenhäusern vollständig erhalten.

Alle Häuser sind in einem tiefen Gelb oder in einem warmen Rot gestrichen, die Klappläden sind grün. Mansarden im gestuften Walmdach und Zwerchgiebel gliedern den großen Komplex, der von viel Grün und hohen Bäumen umgeben ist.

Die dunkelblauen Gaslaternen mit ihren vielfach verzierten Säulen und den klassischen Kandelabern sind noch aus der Bauzeit von Anfang der 1920er Jahre erhalten. Sie tauchen das Areal nachts in sanftes gelbes Licht, tagsüber tragen Sie zum historischen Ambiente bei. Der Architekt wollte eine einen „gemütlich-behaglichen Vorort“, was ihm durchaus gelungen ist. Noch heute sind die Wohnungen dort sehr begehrt und die Bewohner wehrten sich erfolgreich gegen Versuche, die alten Gaslaternen durch gesichtslose Elektrolaternen zu ersetzen. Sie gehören zu den wenigen verbliebenen Gaslaternen in Mannheim.

Kurz nach dem Ende des Ersten Weltkriegs 1918 fasste der Mannheimer Gemeinderat den Entschluss, für die „unter der Wohnungsnot besonders leidenden kinderreichen Familien“ eine Siedlung im 1898 eingemeindeten Käfertal zu bauen. Damit wurde das ehemalige Bauerndorf nach Westen erweitert. Hier suchten vor allem viele Arbeiter eine Wohnung.

Die Kommune übernahm Bauträger-schaft und Finanzierung. Der Vorstand des städtischen Wohnungsamtes, Gustav-Adolf-Platz, plante die Anlage selbst. Bis 1919 entstanden 98 Wohneinheiten.

Diese verteilten sich auf 21 Eigenheime mit Vierzimmerwohnungen für „sesshafte Qualitätsarbeiter“ und auf 12 große Miethäuser jeweils mit überwiegend Zweizimmerwohnungen für „freizügige Lohnarbeiter“. Allen Häu-ern sind Gartenparzellen



↕: Wohnhäuser am Reiherplatz. Bild (2010) Bettina Raetzer-Grimm



zugeordnet, die bis heute gepflegt werden. Der Reiher-Platz ist durch seitliche Reihenhäuser und die Torhäuser an beiden Enden zu einem Wohnhof ausgebildet. Diese Anlage orientiert sich an der damals sehr beliebten Gartenstadtbewegung (die Mannheimer Gartenstadt-Baugenossenschaft hatte sich bereits 1910 gegründet). Auch die barocke Anmutung lehnt sich an deren Stil an. Die Reiherstraße und die Schwalbenstraße setzen den Stil fort. In der Schwalbenstraße kann man bereits sehen, wie beeinträchtigend die moderne Straßenbeleuchtung wirkt. Die Häuser sind als Ensemble denkmalgeschützt, die Gaslaternen nicht.

Quellen:

Andreas Schenk, *Mannheim und seine Bauten 1907-2007, Band 5, Wohnen, Soziales, Plätze und Grünanlagen*

Text: Barbara Ritter

<https://www.rhein-neckar-industriekultur.de/objekte/siedlung-reiherplatz-mit-gaslaternen-mannheim>



Die Bäckerwegsiedlung. Bild Marchivum ABO 1698-4-178; unten Wuthsche Brauerei. Bild Marchivum KF033565.
Auffällig die Beton-Gaskandelaber mit Gasleuchten der „Bauart Köln“ (um 1931)



UNSER BRIEF VOM 23. JULI 2020 AN MANNHEIMS OBERBÜRGERMEISTER DR. PETER KURZ

Sehr geehrter Herr Dr. Kurz,

der Verein ProGaslicht e.V. setzt sich für die Erhaltung des Gaslichts als Kulturgut und somit auch für den Schutz noch existierender Gas-Straßenlaternen ein. Vor fast zehn Jahren – genauer gesagt am 11.06.2010 – baten wir Sie schriftlich darum, sich für die Erhaltung der letzten Gaslaternen Mannheims als Zeugen einer frühindustriellen Epoche einzusetzen. Gaslaternen sind aus dem Stadtbild der meisten Städte heute weitgehend verschwunden. Eine Ausnahme stellt die Stadt Düsseldorf dar, wo vor wenigen Wochen der dauerhafte Weiterbetrieb von mindestens 10 000 gasbetriebenen Straßenlaternen beschlossen wurde.

Sie hatten uns damals mit Schreiben vom 16.06.2010 zum Abbau der Gaslaternen folgendes schriftlich zugesichert: *„Vom derzeitigen Bestand an Gasleuchten soll weiterhin ein Anteil an ausgewählten Orten erhalten bleiben... Ich bin mir sicher, dass wir in Mannheim einen Interessenausgleich zwischen den Klimaschutzzielen und der Erhaltung historischer Beleuchtungstechnik hinbekommen.“*

Im August 2010 kritisierte der Verein Rhein-Neckar-Industriekultur, dessen Schirmherr Sie sind, den Abbau der Gaslaternen scharf. Er stufte die Gaslaternen in Mannheim als „absolut erhaltenswert“ ein und forderte den Erhalt der Gasleuchten in Mannheim als Teil des Industriekulturerbes im Mannheimer Stadtbild. Im Stadtteil Feudenheim setzte sich im Jahr 2011 eine private Anwohnerinitiative mit unserer Unterstützung für den Erhalt der noch 71 Feudenheimer Gaslaternen ein. Es folgten zahlreiche Gespräche über den Bezirksbeirat sowie persönliche Gespräche von engagierten Anwohnern mit Ihnen.

Als Kompromiss sah schließlich der Stadtratsbeschluss vom Oktober 2011 vor, in Käfertal in der Reiherstraße mindestens neun Leuchten mit Gasbetrieb dauerhaft zu erhalten. Der Beschluss folgte somit der Beschlussvorlage 436-2011, wo der genaue Wortlaut nachzulesen ist.

Inzwischen ist ein Großteil der Mannheimer Gaslaternen bereits entfernt und durch optisch und technisch einfache, elektrische Leuchten ersetzt worden, zuletzt in Pfingstberg. Derzeit sind noch um knapp über 100 Stück Gaslaternen in Betrieb, überwiegend in Feudenheim, jedoch mit weiter fallender Tendenz.

Die Verwaltung arbeitet nunmehr seit Jahren zusammen mit dem Mannheimer Versorger MVV an der vollständigen Entfernung der historischen Gasbeleuchtung und beabsichtigt offenbar nicht, auch nur eine einzige mit Gas betriebene Leuchte zu erhalten. An den Stadtratsbeschluss von 2011, der eine Erhaltung von neun Gaslichtpunkten vorsieht, scheint sich niemand der Verantwortlichen mehr erinnern zu wollen.

Der derzeit vollkommen verwaarloste Zustand der Gaslaternen verstärkt diesen unseren Eindruck: So brennt jede dritte Gasleuchte rund um die Uhr mit halber Leuchtkraft, Gläser sind verschmutzt, Fotozellen hängen herab und ein Großteil der Gaslaternen bleibt nachts dunkel. Es findet offensichtlich gar keine Wartung mehr statt!

Wir möchten Sie dringend bitten, auf die Einhaltung des Stadtratsbeschlusses von 2011 ein waches Auge zu haben und die Verantwortlichen Stellen beim zuständigen Amt und der MVV aufzufordern, in der Reiherstraße mindestens neun Gaslaternen vor der Elektrifizierung zu verschonen.

Darüber hinaus sollte erneut geprüft werden, inwieweit in Feudenheim einzelne Straßen mit Gasbetrieb erhalten werden können. Wenn es in Düsseldorf möglich ist, 10.000 Gaslaternen weiter mit Gas zu betreiben, dann sollten in Mannheim doch wenigstens 30 Stück möglich sein. Die derzeit im Feudenheimer Grün aufgestellten LED-Imitatleuchten sind als Ersatz für eine echte Gasbeleuchtung vollkommen ungeeignet. Auf diese Weise lässt sich kein Geld sparen.

Es kann nicht sein, dass die Interessen des Betreibers MVV über die Wünsche der Bürger und die Erfordernisse des Denkmalschutzes gestellt werden.

Technische Hilfe vor Ort oder Beschaffung fehlender Ersatzteile sichern wir Ihnen als Verein zu. Im benachbarten Heidelberg funktioniert das seit Jahren zur Zufriedenheit aller Beteiligten.

Mit freundlichen Grüßen

Bettina Grimm
ProGaslicht e.V.
www.progaslicht.de

EIN GESPENST GEHT UM - DAS GESPENST EINES KULTURKAMPFES

Von Denkmalstürmern, Geschichtsauslöschern, Sprachpolizisten, Namenstilgern, Tugendwächtern ...

Seit geraumer Zeit erleben wir in Deutschland seltsame, verstörende Dinge. Bestimmte politische Kreise betreiben eine Identitätspolitik, die von ihren symbolischen Kämpfen lebt. Die Journalistin Maritta Tkalec von der Berliner Zeitung schrieb dazu am 9. Juli 2020, „die linken Parteien (Grüne, SPD, Linke) betonten mit ihrer Politik die Bedürfnisse jeweils einer spezifischen Gruppe, um ihre Position zu verbessern. Wer dann bestimmte Kriterien erfüllt – ethnische, kulturelle, sexuelle – der gehört dazu, die anderen nicht. Genau so treibt man die Gesellschaft auseinander.“ Man könnte es auch so ausdrücken: Wer nicht links ist, der ist eben rechts. Der Verein ProGaslicht hat das schon vor Jahren erleben müssen, als wir lautstark und auch schon mal wortgewaltig für die Erhaltung von Gaslaternen eintraten, wurden wir nicht nur als „Gestrige“ geschmäht, sondern auch als rechtsextreme Gruppe diffamiert. Das kam damals sowohl aus den (a)sozialen Netzwerken, als auch von bestimmten Medien. Ob da andere Gruppierungen „nachgeholfen“ haben, uns in die rechte Ecke zu stecken, ist zu vermuten.

Die zur Zeit stattfindenden Ereignisse tragen Züge eines beispiellosen Kulturkampfes. Die Alltagssprache soll moralisch bereinigt werden, alte Bücher auf unliebsame Formulierungen durchsucht, Straßennamen, Denkmäler und Museumsbestände angepasst werden. Wir erleben gerade gewalttätige Öffentlichkeitsrituale. Hypermoralische Kreise scheinen die Menschen mittels Sprach- und Symbolpolitik umerziehen zu wollen.

Jede abweichende Meinung zum gerade herrschenden „Mainstream“ wird sofort delegitimiert und als rechts oder AfD-nah diffamiert, eine Strategie, die es früher auch in der DDR gab. Dort hieß es dann, man würde den „Klassenfeind“ unterstützen. Ganz vorn dabei sind bei dieser perfiden und scheinbar aufgehenden Strategie die Grünen. Die sogenannten „Alt-Achtundsechziger“ haben schon vor Jahrzehnten zum „Marsch durch die Institutionen“ geblasen, deren Kinder und Kindeskinde – heute meist bei den Grünen verortet, haben den Marsch durch die Institutionen erfolgreich umgesetzt und die gesamte öffentliche Diskussion in Deutschland gekapert. Heute gehört die ganz große Mehrheit bei Medien, an Schulen und Universitäten oder auch bei der Justiz zum linksgrünen Spektrum. Es sind die gleichen Leute, die sich über rechte Tendenzen oder den Wahlerfolg der AfD aufregen, diese aber gerade stark machen. Mit ihrem ideologischen Eifer werden sie ja gerade zu Wahlhelfern rechter Parteien.

Alexander Grau, promovierter Philosoph freier Kultur- und Wissenschaftsjournalist, schrieb u.a. das Buch „Hypermoral. Die neue Lust an der Empörung“ und veröffentlichte im April 2018 folgende Gedanken zur gesellschaftlichen Lage und der fanatischen „political correctness“.

„Im Kern geht es um einen Kulturkampf, und der hat mit Moral, mit Minderheitenschutz oder Humanismus wenig zu tun. Den Ideologen der Political Correctness geht es um die Verfolgung einer gesellschaftsrevolutionären Agenda. Der Beginn der systematischen Bewegung hin zu einer „politischen Korrektheit“ wird häufig auf die 1980er-Jahre in den USA datiert. Meiner Meinung nach liegen die ideologischen Wurzeln aber wesentlich früher, im Neomarxismus der 1920er-Jahre: Da eine Revolution durch ökonomische Umstände nicht zu erwarten war, setzte man auf die Eroberung der kulturellen Hegemonie, also die Deutungshoheit in der öffentlichen Meinung durch eine gezielte Sprachpolitik und die Einnahme von Schlüsselpositionen im Kultur- und Medienbetrieb. Ziel dieser revolutionären Strategie war die Zerstörung der bürgerlichen Gesellschaft durch Diskreditierung ihrer zentralen Institutionen: Familie, Universität, Kultureinrichtungen.“

In den späten 1960er Jahren wurde dieses kulturrevolutionäre Konzept von den Ideologen der 68er-Bewegung aufgegriffen. Der Philosoph Herbert Marcuse etwa empfahl explizit eine „sprachliche Rebellion“ und betonte, „dass die Verwirklichung der Toleranz Intoleranz gegenüber den herrschenden politischen Praktiken, Gesinnungen und Meinungen“ erfordert. Legitimiert



wird diese Strategie durch die Pathologisierung der Gesellschaft. Der durchschnittliche, von heimlichem Groll erfüllte Kleinbürger wird als Patient betrachtet, der durch eine entsprechende Sprachtherapie „geheilt“ werden muss. Das ist anmaßend, abstoßend und bizarr.

Gegen Political Correctness zu sein bedeutet nicht, Diskriminierungen gut zu finden.

Verstärkt wird dieser Eindruck dadurch, dass diese Auseinandersetzung unverkennbare Züge eines Klassenkampfes von oben trägt: Eine kleine akademische Minderheit gut situierter Wohlstandsprösslinge maßt sich an, die angeblich in ihren Stereotypen gefangenen Massen umzuerziehen. Man könnte das als Vermessenheit verhätschelter Wohlstandskinder abtun. Doch so harmlos ist die Sache nicht. Denn zu viele Menschen, die aus gutem Grund etwa für Minderheitenschutz streiten, machen sich zu bereitwilligen Handlangern einer aggressiven Agenda zum Umbau der westlichen Gesellschaften. Doch gegen Political Correctness zu sein bedeutet nicht, Diskriminierungen gut zu finden. Es bedeutet, unsere Freiheit zu verteidigen.“
Soweit Alexander Grau.

BERLIN - GANZ WEIT VORN BEI INTOLERANZ UND ARROGANZ

Ein Hotspot von Ignoranz und Arroganz, gepaart mit Unwissenheit ist die deutsche Hauptstadt. Immer wieder passieren dort Dinge, über die man nur den Kopf schütteln kann. Und es ist schlimmer, als man denkt. Unterschwellig findet ein Kulturkampf statt. Einige Beispiele sind hier aufgeführt.

NÄCHSTER HALT



Das Jahr 2020 wird in die Geschichte eingehen als das Jahr mit der schlimmsten Wirtschaftskrise seit Ende des Zweiten Weltkrieges, ausgelöst durch die Corona-Pandemie und deren Folgen – ein Ende ist nach wie vor nicht abzusehen und die Präsentation eines heilsbringenden Impfstoffes auch (noch) nicht. Es gibt beunruhigende Nachrichten – aus dem Nahen Osten, aus Hongkong, aus Russland, aus den USA. Doch mit was beschäftigen sich Berufsbetroffene, Linksgrüne Moralisten und Politiker in der deutschen Hauptstadt Berlin? Mit der Tilgung eines vermeintlich rassistischen Straßennamens – und eines gleichtitulierten U-Bahnhofes. Diese neue Form der „Bilderstürmerei“ ist ein hirnlos-bornierter Angriff auf die Berliner Geschichte. Das Thema „Mohrenstraße“ beschäftigt die Hauptstadt schon einige Jahre, doch im Moment – aufgrund der Ereignisse in den USA – wird es geradezu hochgejazzt.

Man könnte sich schlapp lachen, wenn man nicht eine perfide Strategie dahinter vermuten müsste. Der Hintergrund mag ehrenwert sein. Manch ein politisch korrekter Zeitgenosse vermutet, dass sich Menschen mit schwarzer Hautfarbe diskriminiert und beleidigt fühlen könnten, weil in Berlin eine Straße sowie eine U-Bahnstation im Bezirk Mitte „Mohrenstraße“ heißt. Schon ist ein Orkan der „political correctness“ angeschwollen, um diesen scheinbar belasteten Namen auszumerzen.

Den Vogel schossen Anfang Juni die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) ab. In vorauseilendem Gehorsam wanzte man sich dem Umbenennungs-Furor an und teilte der verblüffenden Öffentlichkeit mit, dass der U-Bahnhof Mohrenstraße „aus Verständnis und Respekt für die teils kontroverse Debatte um den Straßennamen“ künftig den Namen „Glinkastraße“ tragen solle, benannt nach dem russischen Komponisten Michail Iwanowitsch Glinka (1804-1857), der zuletzt in der Französischen Straße 8 in Berlin-Mitte lebte und dort auch starb. Die heutige Glinkastraße befindet sich in unmittelbarer Nähe zur U-Bahnstation. Schon jubelten die üblichen Vertreter (in Berlin Vertreter*innen oder auch Vertreter_innen bzw. Vertretende...) der dafür bekannten politischen Strömung. Ramona Pop (Grüne, Berliner Wirtschaftssenatorin und Aufsichtsratsvorsitzende der BVG) bekam sich gar nicht mehr ein vor Freude: „Mit der Umbenennung des U-Bahnhofs Mohrenstraße in Glinkastraße setzt die BVG ein klares Zeichen gegen Diskriminierung – genau richtig in unserer internationalen und vielfältigen Metropole.“



Auf dem Bahnsteig der U-Bahnstation Mohrenstraße.
Bild IngolfBLN



Michail Iwanowitsch Glinka. Bildquelle unbekannt/Wikipedia

Das offizielle Hauptstadtportal „berlin.de“ meldete: „*Mohrenstraße: BVG streicht rassistischen Begriff aus Stationsnamen.*“

Und die Berliner Grünen-Fraktionschefin Antje Kapek ereiferte sich: „*Dieser Name (Mohrenstraße) ist einfach unerträglich, rassistisch und diskriminierend.*“ Ohnehin sei laut Kapek die ganze Straße umzubenennen, deren Namen spricht sie schon gar nicht mehr aus, redet stattdessen von „M*Straße“. Nun ja, von den bei den Grünen verbreiteten Volkserziehern und Sprachpolizisten war ohnehin nichts anderes zu erwarten, doch selbst die als vernünftig eingeschätzte SPD-Familienministerin und mögliche Kandidatin für den Posten der Regierenden Bürgermeisterin gehandelte Franziska Giffey schloss sich der Umbenennungs-Jubelorgie an und erklärte: „*Beste Nachricht des Tages ... Was für ein großartiges Zeichen der BVG gegen Rassismus, Hass und Hetze ...*“

Leider gingen die Schüsse des Mohrenstraßen-Exekutionskommandos nach hinten los. Komponist Glinka, Schöpfer der klassischen russischen Musik, schrieb zwar jüdische Lieder, galt aber durchaus als Antisemit. Sein Werk „Fürst Cholmskij“ ist voll von antisemitischen Sprüchen. Kaum wurde das bekannt, bekam Frau Senatorin Pop einen Anfall von Gedächtnisverlust, sie wollte sich nicht mehr an ihren tags zuvor geäußerten Jubel-Kommentar erinnern, sprach stattdessen davon, dass „...*Schnellschüsse in solchen Angelegenheiten wirklich nicht angebracht seien.*“ Auch die BVG ruderte zurück, will erstmal prüfen bis zum nächsten Fahrplanwechsel ...

Nun will das rot-rot-grün regierte Berlin erstmal für die Auslöschung des Straßennamens „Mohrenstraße“ sorgen. Ein Vorschlag lautet, die Straße in Anton-Wilhelm-Amo-Straße umzubenennen. Namensgeber Amo (geb. 1703 – gest. nach 1753, nach neueren Erkenntnissen möglicherweise auch 1784) war der erste bekannt gewordene deutsche Philosoph und Rechtsgelehrte mit afrikanischen Wurzeln. Von Holländern verklagt wurde er als Kind nach Amsterdam verschleppt und später an den Hof des Herzogs Anton Ulrich von Braunschweig und Lüneburg-Wolfenbüttel „verschenkt“. Dort wurde er getauft und konfirmiert, seine Taufpaten waren Herzog Anton Ulrich und dessen Sohn August Wilhelm. Er lebte dort als sogenannter „Kammermohr“ – eine Bezeichnung für Diener an einem adligen Hof mit schwarzer Hautfarbe.

Amo erhielt am humanistisch geprägten Hof von Braunschweig-Wolfenbüttel eine hervorragende Bildung. Von 1717 bis 1721 besuchte er die Ritterakademie Rudolph-Antoniana in Wolfenbüttel und von 1721 bis 1727 die protestantische Universität Helmstedt, ab 1727 studierte er an der Universität Halle Philosophie und Rechtswissenschaften. 1729 verfasste er seine erste Disputation unter dem Titel „De iure Maurorum in Europa“ in lateinischer Sprache (zu Deutsch: Über die Rechtsstellung der Mohren in Europa). Soviel also zu „Mohren“. Die Idee, eine Straße oder einen Platz nach Anton Wilhelm Amo zu benennen, ist gut und sollte unterstützt werden. Jedoch nicht auf Kosten des Auslöschens der „Mohrenstraße“.

A propos Antisemiten: Da gibt es durchaus Prominente. Karl Marx beispielsweise, der einst über seinen Kontrahenten und SPD-Mitbegründer Ferdinand Lassalle schrieb: „*Der jüdische Nigger Lassalle, [...] dabei das wüste Fressen und die geile Brunst dieses Idealisten. Es ist mir jetzt völlig klar, dass er, wie auch seine Kopfbildung und sein Haarwuchs beweist, von den Negern abstammt. [...] Nun, diese Verbindung von Judentum und Germanentum mit der negerhaften Grundsubstanz müssen ein sonderbares Produkt hervorbringen.*“ Allerdings war Marx selbst Jude, wahrscheinlich wollte er mit seinem Antisemitismus dagegen protestieren, dass er selbst aus einer alten Rabbiner-Familie stammte. Konsequenterweise müssten Umbenennungsfanatiker nun auch die Tilgung von Karl-Marx-Straßen oder -Plätzen fordern, doch Marx ist für Linke eine Ikone – und deshalb gibt es hier auch keine Diskussionen.



Anton Wilhelm Amo
Bildnachweis: <https://alchetron.com/Anton-Wilhelm-Amo-1083992-W> CC BY-SA

DIE SPANNENDE GESCHICHTE DES U-BAHNHOFES MOHRENSTRASSE



↑ Der Eingang zum U-Bahnhof „Kaiserhof“ mit der charakteristischen Pergola, im Hintergrund das Hotel „Kaiserhof“ (1908). Bildquelle unbekannt/wikipedia

Im Hotel fand 1878 der Berliner Kongress statt, der die Balkankrise beendete und eine neue Friedensordnung in Südosteuropa schuf. Nach 1918 war der Glanz des Hotels mit Staatsgästen vorbei, man bevorzugte nun das Hotel Adlon. Ein wichtiges Ereignis war die Gründung der „Deutschen Luft Hansa AG“ im Januar 1926, die im Hotel Kaiserhof vollzogen wurde. Seit den 1920er Jahren spielte das Hotel zunehmend für Rechtsradikale und Deutschnationale eine Rolle, zumal die Betreiber offen mit ihnen sympathisierten. 1930 bezog Adolf Hitler ein Zimmer im Hotel Kaiserhof, hier wurde er im Februar 1932 deutscher Staatsbürger, bis dahin war der im österreichischen Braunau Geborene staatenlos. Das obere Stockwerk diente bis Anfang 1933 als provisorische Parteizentrale der NSDAP. 1935 hat dann Hermann Göring im Kaiserhof seine Hochzeit gefeiert.

Die Mohrenstraße erhielt ihren Namen im Jahre 1706. Der gleichnamige U-Bahnhof hatte seine Bezeichnung im Laufe der Jahre aber schon mehrmals wechseln müssen. Als die U-Bahnstation am 1. Oktober 1908 eröffnet wurde, hieß sie „Kaiserhof“ – nach dem dort ansässigen, 1875 eröffneten ersten Luxus-Hotel Berlins. Architekt des Bahnhofs war Alfred Grenander, der etwa 70 Bahnhöfe der Berliner Hoch- und U-Bahn entwarf.



↑ Alfred Grenander (1863-1931). Bildquelle Berlin WoMan



←
In Bildmitte der westliche Eingang zur U-Bahnstation auf dem Zietenplatz, dahinter das Hotel „Kaiserhof“, Adresse Wilhelmplatz. Die Mohrenstraße in Bildmitte weiter hinten. Der „Kaiserhof“ war das erste Hotel Berlins, das seine Zimmer mit Bädern, elektrischem Licht und Telefonen ausstattete.

Bildquelle:
Landesarchiv Baden-Wuerttemberg
Staatsarchiv Freiburg W 134 Nr. 009354 Bild 1 (5-726330-1). Fotograf Willy Pragher



Blick von der Mohrenstraße zum Hotel „Kaiserhof“ und zum östlichen Eingang des gleichnamigen U-Bahnhofes. Links die Dreifaltigkeitskirche. Die Aufnahme von 1931 zeigt eine über der Straße aufgehängte Verkehrsampel sowie Pressgaskandelaber. Die protestantische Kirche hat eine bewegte Geschichte: 1737-39 erbaut, wurde Otto von Bismarck hier konfirmiert. 1932/33 predigte in der Kirche der am Widerstand gegen die Nazis beteiligte und 1945 von ihnen ermordete Dietrich Bonhoeffer. Die Kirche brannte 1943 nach einem Bombenangriff aus und wurde dann als Bunker umfunktioniert. 1947 wurde die Kirchenruine gesprengt. Bild Bundesarchiv 183-1982-1213-508

Aus Anlass der Olympischen Sommerspiele 1936 wurde das Areal um den Wilhelmplatz von den Nationalsozialisten umgestaltet. Um Raum für Aufmärsche zu schaffen, beseitigte man dabei die Linden und Rasenflächen auf dem Platz sowie den markanten Pergola-Eingang des U-Bahnhofs auf dessen Mitte, stattdessen wurde ein schmuckloser Eingang errichtet.

Im November 1943 wurde das Hotel durch Bomben erheblich zerstört. Im Jahr 1950 – das Hotel Kaiserhof war nur noch eine Ruine – wurde die U-Bahnstation in „Thälmannplatz“ umbenannt, ab 15. April 1986 hieß sie „Otto-Grotewohl-Straße“ und seit 3. Oktober 1991 „Mohrenstraße“.



Im Oktober 1952 existiert das Hotel „Kaiserhof“ nicht mehr, außerdem waren Kaiser in der kommunistischen DDR ohnehin verpönt. Die Station hieß nun „Thälmannplatz“ – benannt nach dem von den Nazis 1944 ermordeten früheren KPD-Politiker Ernst Thälmann. Bild Bundesarchiv 183-16980-0005

UND NUN AUCH ONKEL-TOMS-HÜTTE

Die Diskussion über die „Mohrenstraße“ – geradezu typisch für Berlin – bewegt die Gemüter und füllt gerade die Gazetten, da wird bereits die nächste Sau durchs Dorf getrieben. Ein dunkelhäutiger, in Berlin-Moabit geborener Basketballspieler aus Bremerhaven fühlt sich beleidigt wegen des Namens „Onkel Toms Hütte“ – so heißt eine weitere Berliner U-Bahn-Station. Der junge Mann weiß zwar, dass der gleichnamige Roman „Onkel Toms Hütte“ der Sklaverei-Gegnerin Harriet Beecher Stowe aus dem Jahr 1852 das schlimme Schicksal versklavter Afroamerikaner schildert und das Sklaverei-System anprangert, doch er stört sich daran, dass vermittelt wird, schwarze Sklaven könnten sich nur mit Hilfe der Weißen befreien. Schon gibt es einen



Historische Postkarten des Wirtshauses „Onkel Toms Hütte“.
Sammlung ProGaslicht



Der U-Bahnhof „Onkel Toms Hütte“ wurde am 22. Dezember 1929 in Betrieb genommen. Architekt war Alfred Grenander, die Station wurde 1931/32 von Otto Rudolf Salvisberg um eine Ladenpassage erweitert. Bild DXR

neuen Furor im Internet und eine Petition zur Umbenennung mit mehr als 1.000 Unterstützern. Nun muss man wissen, woher der Name der in Berlin-Zehlendorf liegenden U-Bahn-Station kommt. Die Gemeinde Zehlendorf erteilte 1884 die Genehmigung zum Bau eines Wirtschaftshauses mit einem massiven Stall, aus dem bereits ein Jahr später das Ausflugslokal „Wirtshaus am Riemeister“ nahe dem Südostufer des zu dieser Zeit noch bestehenden Sees hervorging. Das Wirtshaus sollte die Versorgungslücke im Ausflugsverkehr zwischen den Lokalen Fischerhütte am Schlachtensee und Paulsborn am Grunewaldsee schließen. Die reetgedeckte Holzhalle mit Kaffeegarten war legendär. Hier war es den Besuchern auch möglich, einem in Berlin alten Brauch zufolge ihren eigenen Kaffee und ihre Stullen mitzubringen. Das Wirtshaus bekam später den Namen „Onkel-Toms-Hütte“, weil sein erster Wirt Thomas hieß, einen langen Bart hatte, für die Gäste seines Biergartens besagte Schilfhütte („Toms Hütte“) als Witterungsschutz baute. Da damals der Roman „Onkel Toms Hütte“ ziemlich populär war, benutzte die Berliner

Bevölkerung ihn als Spitznamen für das Lokal. Im Laufe der Zeit wechselten die Besitzer des Wirtshauses mehrmals, aber auch in den 1950er und 1960er Jahren zog es viele Ausflügler an. Nachdem das Gebäude immer baufälliger wurde und das Lokal inzwischen geschlossen war, wurde es 1978 abgerissen. Heute wird das Gelände von einem wiederum gleichnamigen Reiterverein genutzt, der auf seinem Gelände eine öffentliche Reiterschänke betreibt.



Eingang zur U-Bahnstation „Onkel Toms Hütte“, daneben das bis 1968 bestehende „Onkel Tom Kino“. Heute ist dort ein Supermarkt. Bildquelle unbekannt

Am 22. Dezember 1929 wurde der U-Bahnhof „Onkel Toms Hütte“ (Linie U3) eröffnet. Nun soll es also Onkel Tom an den Kragen gehen, auch die nach ihm benannte „Onkel-Tom-Straße“ soll verschwinden. Ein gleichnamiges Kino existiert schon lange nicht mehr. Die denkmalgeschützte Waldsiedlung Zehlendorf wird übrigens alternativ auch als „Onkel-Tom-Siedlung“ bezeichnet.

Man darf gespannt sein, was die Sprach-Politikkommissare als nächstes an den Pranger stellen. Letztendlich wird man bei vielen historischen Begriffen etwas finden lassen, was heute als anrüchig gilt. Die Berliner waren bekanntlich immer sehr erfinderisch, wenn es beispielsweise um die Verballhornung von Bauwerken ging. Da gibt es für die Sprach-Taliban sicher viel Spielraum zum empören und austoben. Beispiele gefällig?

- ⇒ Hungerharke (Luftbrückendenkmal): Werden Menschen – vor allem dünne oder arme – diskriminiert?
- ⇒ Schwangere Auster (Kongresshalle): Eine Beleidigung schwangerer Frauen?
- ⇒ Goldelse (Siegessäule): Werden hier Frauen veräppelt, vor allem wenn sie „Else“ heißen?
- ⇒ Nuttenbrosche (Brunnen auf dem Alexanderplatz): Eine Diskriminierung von Prostituierten (heute „Sexarbeiterinnen“)?
- ⇒ Café Achteck (öffentliche Bedürfnisanstalt): Möglicherweise eine Beleidigung von Café-Betreibern?

Dergleichen werden sich noch viele Beispiele finden lassen.

DIE STRAßENBEZEICHNUNG MOHRENSTRASSE IST 300 JAHRE ALT

Über die Mohrenstraße wird inzwischen heftiger denn je gestritten, insbesondere seit dem Tod des schwarzen US-Amerikaners George Floyd, der während einer Festnahme durch Polizisten von diesen (und das muss man so sagen) umgebracht wurde. Die mittels Smartphone gefilmte Tötung des Mannes ging um die Welt und ließ auch in Europa viele Menschen gegen Gewalt und Rassismus auf die Straße gehen. Die beteiligten US-amerikanischen Polizisten sitzen inzwischen in Haft und erwarten eine Anklage wegen Mordes bzw. Beihilfe. Doch was hat das mit der Mohrenstraße in Berlin zu tun?

Natürlich gibt es Rassismus, in Deutschland, Europa, überall auf der Welt. Es ist richtig, dagegen zu kämpfen. Doch wieder mal instrumentalisieren bestimmte politische Gruppen und Aktivisten diesen schrecklichen Vorfall in den USA, um in beispielloser Art und Weise – aber auch geradezu lächerlich – gegen vermeintlich „belastete“ Bezeichnungen, aber auch gegen Denkmäler und kritische Geister vorzugehen. Und sehr viele Politiker gehen diesen Aktivisten auf den Leim, wie das Beispiel Berlin zeigt. Inzwischen wurden aber auch schon Forderungen aus anderen Städten laut, ihre „Mohrenstraßen“, aber auch „Mohren-Apotheken“ umzubenennen. Ein Eiscafé-Besitzer soll sein schokoladenüberzogenes „Mohren-Eis“ nicht mehr verkaufen, das sei alles rassistisch. Die Berufsbeleidigten hatten da aber übersehen, dass die Schöpferin dieser Eis-Delikatesse mit Nachnamen „Mohr“ heißt ... aber vielleicht werden ja mehrere Tausend Menschen mit dem Namen „Mohr“ demnächst gezwungen, sich einen neuen Namen zu geben ...

WOHER KOMMT DER NAME „MOHRENSTRASSE?“



Das Viertel um die Mohrenstraße. Abbildung:Ausschnitt aus dem Straube-Plan

aber auch der heute als „Gendarmenmarkt“ bezeichnete frühere Friedrichstädter Markt in Berlin erinnern an die Zeit der Ansiedlung dieser Menschen.

Gegenüber des Französischen Doms wurde der Deutsche Dom errichtet, Grund dafür war, dass hier die feindselig gegenüberstehenden protestantischen Glaubensrichtungen von Lutheranern und Reformierten gemeinsame Gottesdienste feiern konnten.



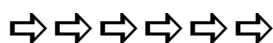
Blick auf den inzwischen „begradigten“ Wilhelmplatz und die Mohrenstraße um 1936. Am linken Bildrand ein Pressgaskandelaber und ein Feuermelder. Rechts das Hotel „Kaiserhof“. Bild Bundesarchiv 183 C-10805

Die Vermutung, der Name „Mohrenstraße“ würde Menschen mit afrikanischen Wurzeln beleidigen, ist völlig falsch. Richtig ist wohl das Gegenteil. Die Straße gehört zur sogenannten Friedrichstadt, einem vor über 300 Jahren entstandenen Viertel Berlins und benannt nach dem preußischen König Friedrich I. Durchzogen wird das Karree von der bekannten Friedrichstraße sowie der Charlottenstraße (Namensgeberin war die Gattin Friedrich I., Sophie Charlotte). Typisch für die Friedrichstadt ist die schachbrettartige Form, die Struktur sowie die Straßennamen existieren bis heute. Das damalige Königspaar stand für städtischen Fortschritt und Humanismus sowie Glaubensfreiheit, Vielfalt und Toleranz, darum wurden auch protestantische Glaubensflüchtlinge aus Frankreich – die Hugenotten – in Berlin aufgenommen, zumal man deren wirtschaftlich-innovative Potenz nutzen wollte. Die Französische Straße und der Französische Dom,

Die Friedrichstadt wird von zahlreichen Straßen durchzogen, die allesamt nach damals aufstrebenden Berufsständen oder bürgerlichen Berufen benannt sind, zum Beispiel die Jäger-, Tauben-, Krausen-, Schützen-, Kronen-, Koch- und Zimmerstraße. Und mittenrang, wie man in Berlin sagt, befindet sich die Mohrenstraße. Sie sollte fremde Zuwanderer Berlins als quasi neuen Stand ehren und begrüßen. Die Mohrenstraße war damals ein Symbol für die Achtung anders aussehender Menschen mit fremder Sprache. Wer würde denn auch auf die Idee kommen, einen Straßennamen bewusst rassistisch auszusuchen? Durch die Benennung von Straßen werden im Allgemeinen – früher wie heute – Menschen geehrt und nicht diskriminiert.

Das deutsche Wort „Mohr“ hatte wohl nie eine abwertende Bedeutung, heute ist es aus dem Sprachgebrauch weitgehend verschwunden, nachdem man schon vor Jahren aus dem berühmten „Mohrenkopf“ (in meiner Jugendzeit hieß er tatsächlich noch „Negerkuss“) einen Schaumkuss machte. Der Begriff „Mohr“ existiert auch im Englischen, Französischen („more“), Spanischen, Italienischen („mòro“) und Polnischen, ursprünglich bezeichnete man damit seit dem 8. Jahrhundert Menschen aus Marokko (Mauretanien), später nannte man so allgemein Menschen mit dunkler Hautfarbe.

Es entstammt aus dem Lateinischen, dort wird mit „maurus“ ein Bewohner Nordwestafrikas bezeichnet, einen „Mauren“. Neben Mauretanien geht auch die Insel Mauritius auf den Begriff „maurus“ zurück. Im alten Spanien nannte man später getaufte Mauren „Morisken“), Moresken sind Ornamente in der islamischen Kunst, und die Bezeichnung „Morellen“ wird vielen als Begriff für dunkle Kirschen bekannt sein. Auch der im Deutschen bekannte Name „Moritz“ beruht auf dem gleichen Wortstamm. Es gibt Moritzburg in Sachsen, aber auch Moritzkirchen. „Moritz“ basiert auf dem heiligen Mauritius, dem Schutzpatron der Soldaten, der Tuchweber und anderer Berufe. Kaiser Otto I. gründete im Jahr 937 das Mauritius-Kloster in Magdeburg und holte die Gebeine des Heiligen dorthin. Mauritius wurde zum Schutzpatron Magdeburgs und des ganzen Reiches. Sein schwarzer Kopf zierte unter anderem die Wappen Sardiniens und Korsikas, aber auch viele Stadtwappen in Deutschland, beispielsweise Coburg. Dort ist der Mohr Schutzpatron der Stadt. Inzwischen sammelt eine Berliner Initiative Unterschriften mit dem Ziel, den Heiligen aus Coburgs Stadtwappen zu eliminieren. Doch da finden sich die wohlfeilen Bilderstürmer in bester Gesellschaft mit einer Initiative aus dem Jahr 1934, die damit auch erfolgreich war, allerdings nur für elf Jahre ...da wurde der Mohr im Wappen durch ein Schwert mit Hakenkreuz ersetzt (*Bilder rechts: Oben Coburger Kanaldeckel, daneben verzierte Tür des Rathauses, unten links das NS-Stadtwappen von 1934-45, rechts das heutige Wappen, das bereits seit dem 16. Jahrhundert verwendet wird*).



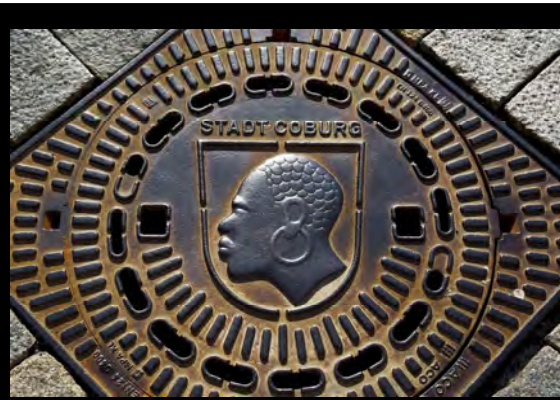
Kleine Wappenkunde



Links: Korsika (Frankreich); rechts: Sardinien (Italien)



v.l.n.r.: Landkreis Garmisch-Partenkirchen; Simmelsdorf in Mittelfranken; Strullendorf in Oberfranken





1985 angeblich rassistische Inhalte verbreitet hat.

In der Fassade des Bamberger Mohrenhauses steht die Skulptur eines gekrönten Mohren, der selbstbewusst auf die Passanten herabschaut, auch er soll verschwinden. Inzwischen gibt es auf der Internet-Seite „MyHeritage“ einen Hinweis auf etwa 1.418.813 Belege für den Familiennamen „Mohr“. Offenbar wollen einige Eiferer sogar vielen Menschen ihre Familiennamen verbieten. Das hat schon doktrinär-undemokratische Züge. Eine lautstarke, polternde Minderheit vergreift sich an einem Wort und brandmarkt es als rassistisch, dabei ist es allenfalls altertümlich und völlig aus dem heutigen Sprachschatz verschwunden. Und wer sich an den teilweise mittelalterlichen Darstellungen eines Mohren reibt, der übersieht, dass man Menschen vor Jahrhunderten anders darstellte, malte, zeichnete als heute.

Die Geschichte des Christentums zählt einen „Mohr“ zu den Heiligen drei Königen, das war mit Sicherheit nicht abwertend gemeint. Es gab die „Schwarze Madonna“, aber auch den dunkelhäutigen „Heiligen Mauritius“. Selbstverständlich gibt es schon sehr lange Rassismus, auch gepaart mit Kolonialismus. Der Begriff „Mohr“ wurde auch ziemlich unsensibel benutzt wie beispielsweise durch die Kaffeerösterei Meinel aus Wien. Dazu mag auch der „Sarotti-Mohr“ des bekannten Schokoladenherstellers zählen, doch schon hier tut sich Ambivalenz auf. So eindeutig chauvinistisch wie auf dem ersten Blick ist der „Sarotti-Mohr“ eventuell gar nicht, denn das Stammhaus von Sarotti befand sich – in der Berliner Mohrenstraße (3. Bild links: Der „Sarotti-Mohr“).

Der Name Mohrenstraße steht nicht für Rassismus, sondern für Vielfalt, für Diversität und Toleranz in einer Zeit, die von Glaubenskriegen und Grausamkeiten geprägt war. Wenn Berlin heute so tolerant und bunt sein möchte, wäre es geradezu verrückt, diese aus Achtung vor Zuzüglern vor mehr als 300 Jahren benannte Straße heute umzutaufen. Götz Aly, Kolumnist der Berliner Zeitung schrieb dazu am 30. Juni 2020 unter der Überschrift „Auf zur Rettung der Mohrenstraße“: „Berlin ist arm an historischer Substanz. Immerhin erhielten sich in den Namen von Straßen und Plätzen wichtige Schriftdenkmale. Sie widerstanden wilhelminischer Großmannssucht, Hitlers Germania-Plänen, Bombenkrieg und nazistischem Endkampf; sie überdauerten den Furor der autogerechten Stadt, der nach 1945 in beiden Stadthälften Berlins zu weiteren großflächigen Zerstörungen führte. Retten wir also, was zu retten ist!“

Das Berliner Gesetz zum Denkmalschutz schließt nicht nur Bauwerke ein, sondern auch „Denkmalbereiche“. Laut Paragraf 2, Absatz 3 umfassen sie „eine Mehrheit baulicher Anlagen einschließlich der mit ihnen verbundenen Straßen und Plätze“. Dazu gehören in der Grundstruktur erhaltene städtische Ensembles wie die Friedrichstadt und selbstverständlich die historischen Straßennamen.“

KULTURELLE SÄUBERUNGEN

Ob das die Weltverbesserer und Sprachpolizisten linksgrüner Ideologen – insbesondere bei den Berliner Grünen – interessiert, bleibt dahingestellt. Denn auch die Straßen des sogenannten Afrikanischen Viertels in Berlin-Wedding stehen im Fokus dieser Leute. Sie sollen ebenfalls neue Namen erhalten, da die heutigen Bezeichnungen rassistisch und kolonialistisch geprägt seien. Offenbar geht es diesen Fanatikern um eine kulturelle Säuberung der Gesellschaft.

Selbst der bekannte Komiker Otto Waalkes wird inzwischen angegriffen, weil er in seinem Film „Otto – Der Film“ aus dem Jahr

Derweil leidet die Welt weiter unter dem Corona-Virus, Deutschland steht beispielsweise eine beispiellose Pleitewelle bevor, die Ausmaße des „Lockdown“ sind noch gar nicht abzusehen. Und weltweit passieren schlimme Dinge. In Syrien und anderswo sterben weiter massenhaft Menschen, woran ein gewisser Herr Putin seinen Anteil hat, in Hongkong wird die Demokratie zu Grabe getragen, China drangsaliert Minderheiten. Zu diesen Ereignissen hört man von den im Web und auf der Straße laut schreienden Weltverbesser-Aktivistinnen allerdings nichts, es gibt zum Beispiel so gut wie keine Protestdemonstrationen für die Freiheit der Hongkonger Bürger, stattdessen ist es offenbar wichtiger, den „Mohren“ abzuschaffen.

NEUE MODE: ANGRIFF AUF KULTUR UND GESCHICHTE

Schaut man in die Geschichte, so hat es Angriffe auf Statuen oder das Zerstören von Denkmälern immer gegeben. Mal aus dem Zorn des Volkes heraus, mal auf staatlichem Geheiß. Neu ist, dass Aktivistengruppen nun ganz ungeniert Denkmäler von Sockeln stoßen oder zumindest beschädigen – alles um einer gerechten Sache willen. Nach dem Tod des schwarzen Amerikaners George Floyd hatte sich die „Black lives Matter“-Bewegung gegründet, die nun auch in Europa gegen Denkmäler wütet. Dabei reicht die Bandbreite inzwischen von Edward Colston (1636-1721), einem englischen Sklavenhändler über den Entdecker Christoph Columbus (1451-1506) und den „Eisernen“ Kanzler Otto von Bismarck (1815-1898) bis zu – und man glaubt es kaum – Immanuel Kant (1724-1804), dem berühmten Königsberger Philosophen. Allesamt werden sie nun an den Pranger gestellt, der historische Kontext und die Zeit, indem sie lebten, wird außer Acht gelassen. Das heutige Maß soll bei diesen zeitgeschichtlichen Figuren eben das Maß aller Dinge sein. Die radikalen Aktivistinnen werden zu Anklägerinnen. Und die Kunst der Skandalisierung ist nahezu unbegrenzt. Eine Menge Leute können aus heutiger Sicht als Rassisten bezeichnet werden, ob William Shakespeare, Abraham Lincoln oder Mark Twain. Für die heutigen Blockwarte des Gedankenguts lässt sich irgendwas Böses bei jedem finden, sei es rassistisch, militaristisch, fremden- oder frauenfeindlich. Schon muss man sich besorgt die Frage stellen, wann Mozarts Musikstücke nicht mehr gespielt werden dürfen, weil jener Wolfgang Amadeus Mozart ein Frauenheld, wahrscheinlich auch ein Busengrapscher war. Unerhört!

DIE SPRACHPOLIZEI

Die Empörungsspezialisten der vielfältigen Aktionsgruppen gegen alles Mögliche versuchen, die Vergangenheit zu tribunalisieren. Alles muss nach heutigen Maßstäben politisch korrekt sein, die Sprache, das Denken, das Sein. So wollen es die Tugendwächter aus dem linken und grünen Spektrum. Erst musste die Sprache hygienisch bereinigt werden (statt Studenten Studierende, statt Flüchtlinge Geflüchtete, statt Fußgänger zu Fuß Gehende usw.), dazu gehört auch das Bereinigen und zensieren von Kinderbüchern und anderen Werken, die Bibel wird gendergerecht umgeschrieben. Nun werden geradezu fanatisch Bilder (vor allem Denkmäler) gestürmt. Unter dem Begriff „Rassismus“ werden moralistische Maßstäbe von heute verrückterweise auf die Vergangenheit angelegt, die neuen Sprach-Taliban nehmen sich heraus, die Geschichte abzuurteilen. Besonders schlimm ist, dass die radikalen Sprach- und Denkreiniger Helfershelfer bei Wissenschaftlern, aber auch in Politik und den Medien haben. Statt sich diesem Irrsinn entgegenzustellen, wird mitgemacht. Der neue, politisch reine Sprachduktus wird unkritisch übernommen, was kein Wunder ist. Man kann davon ausgehen, dass die übergroße Mehrheit der „Medienschaffenden“ (auch so ein komisches Wort), des Journalismus, aber auch der Erziehungswissenschaften dem links-grünen Spektrum angehört bzw. ihr politisch nahesteht. Insofern ist da keine Kritik an diesen neuen krassen Bewegungen zu erwarten.



Oben: Mit roter Farbe verunstaltet: Das Bismarck-Denkmal in Hamburg. Bild Jonas Klüter; unten: Auch das Kant-Denkmal in seiner Geburtsstadt Königsberg in Preußen (heute russisch Kaliningrad) bekam 2018 rosa Farbe ab, allerdings aus einem anderen Grund. Russische Nationalisten protestierten gegen den Plan, den dortigen Flughafen nach Kant zu benennen.



Zum Schluss noch eine Bemerkung zu den Wörtern „Medienschaffende, Kulturschaffende“, das inzwischen gern gebraucht wird, weil es so schön „gendergerecht“ ist, schließlich würden durch die Begriffe „Künstler“ oder „Künstlerin“ ja diejenigen diskriminiert, die sich weder zum einen noch anderen zugehörig fühlen. Den Sprachpolizisten sei ins Stammbuch geschrieben, dass die „Kulturschaffenden“ aus dem Sprachgebrauch der Nationalsozialisten stammen. Dieser Begriff kam 1933 mit der Gründung der sogenannten „Reichskulturkammer“ auf und wurde in vielen öffentlichen Schriften verwendet. Die „Schaffenden“ kommen auch in der NS-Propagandaschau „Schaffendes Volk“ von 1937 vor. Eine Ironie der Geschichte ist, dass heute vor allem Linke diesen Begriff verwenden. Er taucht gern im Zusammenhang mit Appellen auf, sich für oder gegen irgendetwas einzusetzen. Stets wird dann in der Öffentlichkeit immer von einem Aufruf von Kulturschaffenden gesprochen. Vielleicht hat das damit zu tun, dass das Wort vor allen Dingen nach 1945 in der DDR weitergelebt hat und von da dann wiederum in den westdeutschen linken Wortschatz zurückgespült wurde.



Sprache wie bei den Nazis? Bild DW

ERBÄRMLICHES GESCHREIBSEL IN DER LINKEN TAZ

Aufreger des Monats Juni war wohl ein geradezu unterirdischer Beitrag in der linksalternativen Tageszeitung „TAZ“. Eine Kolumnist*in mit Namen Hengameh Yaghoobifarah forderte in einer Kolumne, alle Polizisten gehörten abgeschafft und „*sein auf einer Mülldeponie am besten aufgehoben – wo sie wirklich nur von Abfall umgeben sind. Unter ihresgleichen fühlen sie sich bestimmt auch selber am wohlsten*“. Außerdem dichtet sie allen Polizisten Nazi-Nähe an.

Das war selbst für die TAZ-Redaktion starker Tobak, es gab heftige Diskussionen wegen dieses hetzerischen und offen hasserfüllten Artikels. Allerdings verteidigte die Chefredakteurin später das Geschreibsel, es sei ja „Satire gewesen“. Doch so kam dieser Text nicht unbedingt rüber. Die üble Veröffentlichung erinnerte eher an Volksverhetzung. Der Deutsche Presserat leitete ein Verfahren wegen des Texts ein. Außerdem flatterten der TAZ Strafanzeigen ins Haus, auch Innenminister Seehofer zeigte sich empört und kündigte eine Anzeige an, was er dann jedoch unterließ. Die Reaktion Seehofers, der sich vor die Polizei stellte, führte sofort zu einer Gegenreaktion linker Kreise. Vom Angriff auf die Pressefreiheit war da die Rede, mehrere



hundert „Kunstschaffende“ unterstützten eine Petition gegen Seehofer. Der Berliner Landeschef der Gewerkschaft der Polizei Norbert Cioma sagte, wer seine Kollegen ganz gezielt mit Nationalsozialisten vergleiche und sie auf einer Mülldeponie entsorgen möge, sei „*nicht mal im Ansatz besser als jeder Nazi*“. Der Berliner GdP-Sprecher Benjamin Jendro wunderte sich auf Twitter, dass der „taz“-Text von Leuten unter den Rubriken Pressefreiheit, Satire und Glosse eingeordnet werde.

Erstauswunderlich war, dass anfangs überregional gar nicht über diesen Grusel-Beitrag in der TAZ berichtet wurde, das kam erst, als das mediale Echo immer lauter wurde. Die „Neue Zürcher Zeitung“ schrieb zum Beispiel, der Sound der Kolumne „*erinnere an Neonazi-Portale*“. Und die „FAZ“ fragte: „*Warum bringt die ‚taz‘, die sonst gerne gegen ‚Hass im Netz‘ anschreibt, Texte, die – mit vertauschten Feindbildern, ansonsten wortgleich – in rechten Hetzblättern stehen könnten?*“ Doch zu Beginn, als der TAZ-Schmähartikel gerade frisch erschienen war: Keine Meldung in den Nachrichten wie „heute“ oder „Tagesschau“. Man möchte gerne mal wissen, was wohl gewesen wäre, wenn Rechtsradikale in einem Rechtsaußen-Blatt in dieser Form gegen die Polizei gehetzt hätten? Der Aufschrei der Empörung wäre riesig gewesen und die Nachrichtensendungen hätten sich überschlagen. Inzwischen bekommt die Schreiberin des bösen Pamphlets Drohungen, vor allem aus dem Netz – und prompt bat die TAZ-Redaktion die Polizei um Hilfe.

Ein kleiner Nachtrag: Die „Tinte“ des hetzerischen Artikels gegen die Polizei war noch nicht trocken, da wurde Stuttgart von nächtlichen Ausschreitungen heimgesucht – mit massiven Angriffen gegen die Ordnungskräfte. Einige Zeit später traf es dann Frankfurt am Main. Ob der respektlose Artikel in der TAZ diverse Krawallbrüder womöglich dazu animiert hat, die Polizisten in Stuttgart und Frankfurt aus Verachtung und Wut anzugreifen? Man sollte darüber nachdenken.

EIN POET, EIN GEDICHT - UND BITTERBÖSE UNTERSTELLUNGEN

Hohe Wellen schlug vor zwei Jahren die Entfernung einer Kunstinstallation des Bolivianisch-Schweizerischen Dichters Eugen Gomringer. An der inzwischen weltberühmten Südfassade der Alice-Salomon-Hochschule in Berlin-Hellersdorf war das Gedicht „Avenidas“ auf Spanisch in großen Lettern angebracht.

Nachdem der dortige AstA („Allgemeiner **Studierendenausschuss**“) und wütende Feministinnen einen Empörung-Sturm auslösten, weil die Zeilen angeblich sexistisch seien, bemühte sich die Hochschulleitung, gegenüber den Schreihälsen (und Schreihälsinnen...) schnell einzuknicken und das Gedicht zu entfernen, was erheblich Geld kostete. Einsprüche von Lyrikern und dem P.E.N., die eine Auslöschung als Zensur bezeichneten, schlug die Hochschulleitung in den Wind. Das lyrische Gedicht wurde entfernt.



Eugen Gomringer 2018 auf dem Poesiefestival in Berlin. Bild Kritzolina

DAS GEDICHT „CIUDAD“ (AVENIDAS)

Eugen Gomringer, heute stolze 95 Jahre alt, hatte ja eigentlich gar nichts verbochen, außer vor gerade einmal sieben Jahren den Alice-Salomon-Poetik-Preis entgegenzunehmen und der Hochschule in Marzahn-Hellersdorf zum Dank ein Gedicht für ihre Fassade zu schenken. Das ursprünglich namenlose Werk stammt aus dem Jahr 1951, es gehörte zu den ersten Schöpfungen der Konkreten Poesie – einer Schule der Dichtung, welche die Wörter nach der ideologischen Apokalypse des Zweiten Weltkriegs ganz von der Last des Bedeutens befreien wollte. Das Gedicht erzählt von Alleen, Blumen und Frauen. Es besteht aus vier Substantiven und einer Konjunktion, die durch einen sprachlichen Algorithmus gejagt und dabei auf fast jede mögliche Weise kombiniert werden:

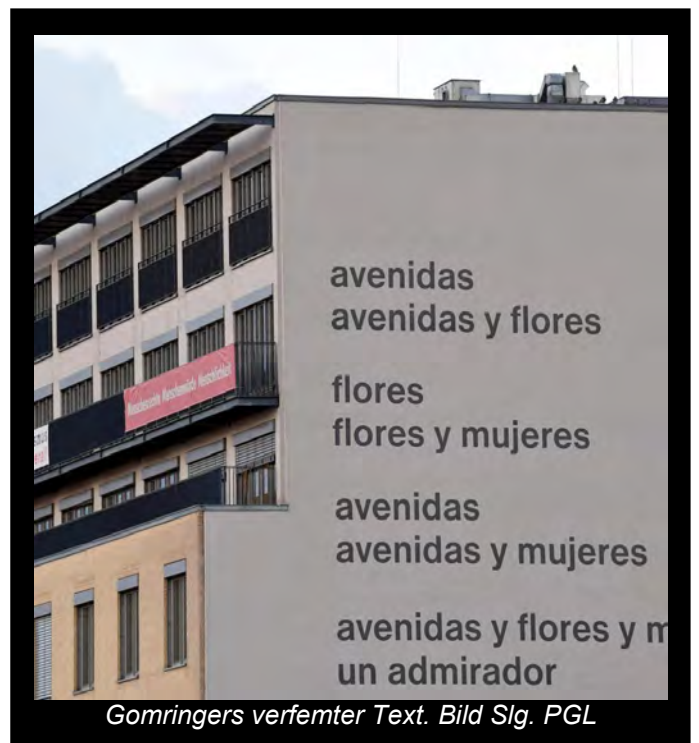
„avenidas/ avenidas y flores// flores/ flores y mujeres// avenidas/ avenidas y mujeres// avenidas y flores y mujeres y/ un admirador.“

Übersetzt: Alleen / Alleen und Blumen / Blumen / Blumen und Frauen / Alleen / Alleen und Frauen / Alleen und Blumen und Frauen / und ein Bewunderer

Laut Gomringer war sein Gedicht nicht zufällig in seiner spanischen Muttersprache verfasst worden.

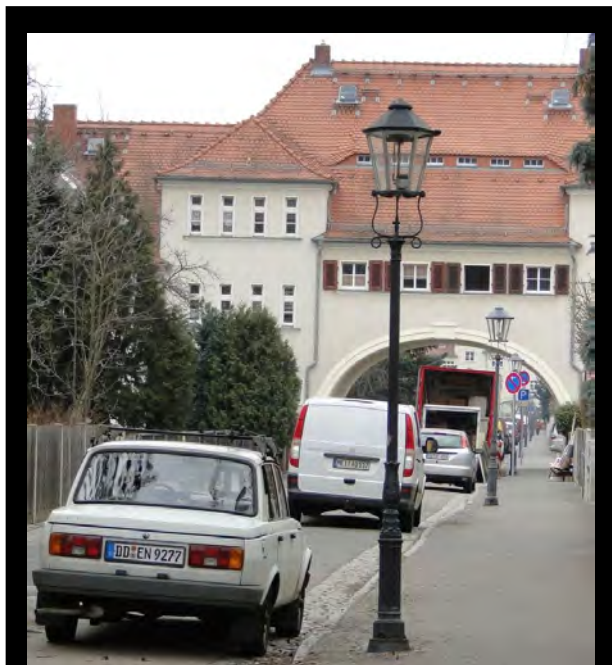
„Das ist das Schönste an dem ganzen Gedicht, dass es kein deutsches ist. Das Ausschauen des Wortes, das Visuelle kann man gar nicht übersetzen“, sagte er mit schweizerischem Einschlag. Vor allem das „y“ sei keineswegs einfach ein „und“, sondern in seiner Gabelform ein „semiotisches Zeichen“, die alte Hochschulleitung habe das auch verstanden. Die neue Leitung allerdings offenbar nicht und die aufgebrachten Feministinnen noch weniger. Gomringers auf Spanisch gedichteten Komplimente für Frauen ganz allgemein wurden flugs in eine perfide sexistische Demütigung umgedeutet und der alte Herr an den Pranger gestellt. Freiheit der Kunst? Was schert uns das – so wohl die Denke der rabiaten Jung-Revolutionärinnen. Das Gedicht muss sofort weg, am besten überpinseln. Freiheit der Kunst – ach was!

Nachdem das Gedicht "avenidas" von Eugen Gomringer 2018 von der Fassade einer Berliner Hochschule entfernt wurde, weil „Studierende“ es sexistisch fanden, tauchte es inzwischen wieder auf und das gar nicht weit weg. Es ist nun wieder an einer Hauswand im Berliner Stadtteil Hellersdorf zu sehen. Die Berliner Wohnungsgenossenschaft „Grüne Mitte“ hat Gomringers Werk in Absprache mit dem Autor an einem ihrer Gebäude unweit der Alice Salomon Hochschule angebracht. Es ist in einer deutschen und einer spanischen Version zu sehen. Die Genossenschaft hatte den Schritt bereits im vergangenen Frühjahr angekündigt. In einem offenen Brief will „Grüne Mitte“ mit der Aktion gegen eine „Diktatur der Schreihäse“ ankämpfen. „Nicht die Aktiven, die diese Stadt gestalten wollen, werden unterstützt, sondern die, die gegen alles sind“, heißt es weiter.



Gomringers verfeimter Text. Bild Slg. PGL

KLIMASCHÜTZER WOLLEN DRESDENS GASLATERNEN ABSCHAFFEN



Dresden: Gaslaternen in der Duckwitzstraße (oben) und der Kötzschenbroder Straße. Bilder Joachim Raetzer

Das war zu erwarten. Die Aktivisten von „Fridays For Future“ sind wieder unterwegs. Auch in Dresden, wie die Sächsische Zeitung am 6. Juli 2020 meldete. Die Protestler legten insgesamt 117 Vorschläge auf den Tisch mit teilweise drastischen Forderungen. Neben der Erhöhung der Parkgebühren für Autofahrer (Drei Stunden sollen künftig mehr als neun Euro kosten), soll in Dresden flächendeckend Tempo 30 eingeführt werden. Und was ganz wichtig für das Weltklima ist: Die Gaslaternen in Löbtau und Pieschen müssen verschwinden, auch wenn sie schönes Licht spenden. Aber sie sollen durch energieeffiziente Elektroleuchten ersetzt werden.



Gaslaterne in der Wagnerstraße. Bild Bettina Raetzer-Grimm



Die jetzt wieder vorgebrachte Forderung, Gaslaternen unter anderem aus Klimaschutzgründen anzuschaffen, ist bekanntlich nicht neu. Sie taucht immer wieder auf, meist im Zusammenhang mit anderen Horrorgeschichten über die „bösen Gaslichter“. Die Palette gruseliger Eigenschaften, die man den Gaslaternen nachsagt, reicht von Geldverbrennungsmaschinen über Giftschleudern und radioaktiv verseuchten Glühkörpern bis hin zu verkehrsunsicheren Gaslaternenmasten, die umzustürzen drohten. Oder man behauptet, die Gasglühkörper der Gaslaternen würden durch Kinderarbeit hergestellt. Und über allem thront dann die mangelnde Energieeffizienz und die hohe Störungsquote. Als es vor sechs Jahren wegen der Gaslaternen in Frankfurt am Main hoch herging, verstieg sich der damalige Verkehrsdezernent Stefan Majer zu der hanebüchernen Bemerkung, er sei als Verantwortlicher gezwungen, die Stadt „Enkelsicher zu machen“. Damit wollte er ausdrücken, welch hohes Gefährdungspotential die historischen Gaslaternen besäßen – und sie deshalb aus der Stadt verschwinden müssten. Ideologisch verbohrt Leuten ist scheinbar

jedes Mittel recht, um für ihre Politik Stimmung zu machen und den Menschen die Köpfe zu verdrehen. Wenn solche Leute wichtige Ämter wahrnehmen, dann wird es brenzlig.

Nun hängt das Weltklima also unter anderem von Dresdens wenigen Gaslaternen ab. Man darf gespannt sein, welche politische Partei sich als erstes anbietet und die laut hinausposaunten Forderungen von „Fridays For Future“ aufnimmt.

Nico Wolf

Sprache wandelt sich permanent. Aber jetzt soll sie gewaltsam – von oben verordnet – verändert und verunstaltet werden. Die politische Bereinigung der Sprache ist eine geradezu diktatorische, auf jeden Fall eine ideologische Anmaßung, (Monika Maron, Schriftstellerin).

Stellen Sie sich eine gegenderte Bibel vor – das ist einfach absurd. (Peter Eisenberg, Sprachwissenschaftler)

MARTIN DIBOBE - EINE BEISPIELOSSE KARRIERE IM KAISERLICHEN BERLIN

Zum Schluss ein Beitrag, der gerade in diesen Tagen eine besondere Aktualität hat. Im Hinblick auf derzeit geführte Debatten über Rassismus und Kolonialismus stellen wir einen Mann vor, der vor 120 Jahren in Berlin zu einer lokalen Berühmtheit wurde.



Martin Dibobe mit Kollegen auf dem Bahnhof Schlesisches Tor. Bildquelle unbekannt

Es ist erstaunlich und eigentlich bezeichnend, dass die erste Gedenktafel für einen nicht weißen Menschen in einer Stadt wie Berlin, die seit Jahrhunderten von Zuzüglern geprägt war und ist, erst vor vier Jahren enthüllt wurde. Sie befindet sich in der Kuglerstraße 44 im Stadtteil Prenzlauer Berg. Die Tafel erinnert an den in Kamerun geborenen Martin Quane a Dibobe, zu dessen 140. Geburtstag wurde sie dort angebracht. Martin Dibobe war der erste Schwarze Zugführer der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, der heutigen BVG.

Das Leben des U-Bahn-Zugführers mit afrikanischen Wurzeln wurde schon mehrfach von Historikern erforscht. Insgesamt fünf Berliner Wohnorte sind von Martin Dibobe bekannt, alle in Prenzlauer Berg und Friedrichshain. Der letzte bekannte Wohnort befand sich in

der Kuglerstraße. Geboren wird Dibobe am 31. Oktober 1876 in Bonapriso im westafrikanischen Kamerun, sein Vorname ist ursprünglich Quane. Als er als Kind eine Missionarsschule in Kamerun besucht, tauft man ihn auf den christlichen Namen Martin. Am 14. Juli 1884 wird Kamerun offiziell eine deutsche Kolonie. Zwölf Jahre später kommt Dibobe nach Berlin.

Im Rahmen der Berliner Gewerbeausstellung wird er gezwungen, als Ausstellungsobjekt das „Afrikanische Alltagsleben“ darzustellen. Damals sind Auftritte von Menschen als „Anschauungsobjekte“ aus fernen Ländern oder Kontinenten üblich, aus heutiger Sicht erscheint das ziemlich gruselig. Im Treptower Park werden er und andere Afrikaner von einem staunenden Publikum regelrecht begafft. Über 100 Kinder, Frauen und Männer aus Afrika und Ozeanien werden dort einen Sommer lang zur Schau gestellt.

Auf jeden Fall beschließt Martin Dibobe, in Berlin zu bleiben, was offenbar keine größeren Probleme (Stichwort Einwanderung) bei Behörden macht.



Mit dem Bau der „Stammstrecke“ wurde am 10. September 1896 begonnen. Am 18. Februar 1902 wurde das erste Teilstück in Betrieb genommen. Hier fuhr auch Martin Dibobe. Bild Broadway

Zuerst absolviert er eine Schlosserlehre bei der Firma Conrad Schultz in Strausberg. Danach wechselt er zur Firma Siemens & Halske, eines von Berlins namhaftesten Unternehmen. Im Jahr 1902 bewirbt er sich bei der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, dort steigt er vom Schaffner zum Zugführer erster Klasse der ersten U-Bahn-Linie U1 auf, damals ein angesehener Beruf mit Beamtenstellung. „Durch Fleiß und einwandfreies Betragen habe ich mir eine Vertrauensstellung erworben und bin seit dem Jahr 1902 in ungekündigter Stellung als Zugführer 1. Classe thätig“, notiert Dibobe später.

Dibobe meistert den Übergang von seiner kulturellen Herkunft zu der für ihn fremden Kultur im kaiserlichen Deutschland offenbar sehr gut, er wird praktisch in der Reichshauptstadt zu einem Deutschen. Sein sozialer Aufstieg und seine Karriere schaffen viele andere Afrikaner, die damals aus den deutschen Kolonien nach Deutschland kommen und hier Diskriminierung und Rassismus erleben, nicht. Aber selbst vielen Deutschen ist eine derartige Karriere gar nicht möglich.

Auch privat geht es mit Martin Dibobe bergauf. Anfang 1900 wohnt er in der Nähe des Rosenthaler Platzes, dort verliebt er sich in die Tochter des Vermieters. Die geplante Ehe mit Helene Noster wird zunächst zu einem Hindernislauf: Das Standesamt, das Kolonialamt und das Auswärtige Amt verweigern dem Papierlosen die Trauung. Als Heiratsvermittler dient schließlich die Basler Mission in Kamerun, dort wurde er einst getauft. Sie beglaubigt Dibobes Identität. Die Trauung findet im Jahr 1902 statt. Aus der Ehe sollen zwei oder drei Kinder hervorgegangen sein, von denen aber so gut wie nichts bekannt ist. Mit Lokführermütze und Uniform der Berliner Hoch- und Untergrundbahn ist der schwarze Preuße ein Muster-Einwanderer. Seine Talente bleiben auch den Behörden nicht verborgen. Nach Recherchen von Historikern hilft Dibobe im Jahr 1907 der Reichsregierung beim Bau einer Eisenbahntrasse im Norden Kameruns. Dort versucht er, den Menschen sozialistische Ideen näher zu bringen, da er in Berlin mit der Arbeiterbewegung sympathisiert.



Martin Dibobe zusammen mit Kollegen (1902). Bild unbekannt/Quelle BVG-Archiv

Martin Dibobe muss daher eine Menge Talent und Intelligenz sowie einen starken durchsetzungsfähigen Charakter gehabt haben. Das zeigt sich beispielsweise darin, dass er sich auch politisch engagiert. Als Deutschland den Ersten Weltkrieg verliert und die Weimarer Republik gegründet wird, setzt sich Dibobe für die Rechte der Afrikaner in und aus den deutschen Kolonien ein. Außerdem macht er sich für die Wiedererlangung der afrikanischen Kolonien Deutschlands stark, sie sind inzwischen von alliierten Mächten besetzt worden. Er fordert, dass Deutschland seine Kolonien entgegen der späteren Beschlüsse des Versailler Vertrages behalten soll, da er fürchtet, dass die Kolonien, vor allem seine Heimat Kamerun, unter britischer oder französischer Herrschaft noch mehr leiden würden als unter deutscher Verwaltung. Politisch sympathisiert er mit der SPD, außerdem wird er Mitglied in der linken Vereinigung Liga für Menschenrechte, die es bis heute gibt.

Am 27. Juni 1919 stellt Dibobe mit 17 weiteren in Deutschland lebenden Landsleuten aus den früheren Kolonien Kamerun und Deutsch-Ostafrika ein 32-Punkte-Papier auf („Dibobe-Petition“), das er beim Reichskolonialamt und bei der Nationalversammlung in Weimar einreichte. Darin heißt es: *„Die Eingeborenen verlangen Selbständigkeit und Gleichberechtigung, wie es jetzt in der neuen sozialen Republik in Deutschland eingeführt ist.“* Im Namen der Unterzeichner versichert Dibobe Deutschland *„unverbrüchliche, feste Treue“* und wendet sich *„gegen den Raub der Kolonien“*. In Punkt 31 findet sich der Satz: Ein *„ständiger Vertreter unserer Rasse“* solle in den Reichstag oder die Nationalversammlung einziehen - und zwar *„unser Dualamann Martin Dibobe, der uns als umsichtig und verständig bekannt ist“*.

Dibobe und seine Landsleute fordern unter anderem gerechte Löhne, die Akzeptanz von Ehen mit weißen Frauen, das Ende von Beschimpfung am Arbeitsplatz und den Status als Deutsche. Doch die Forderungen der Afrikaner werden ignoriert. Wegen dieser Petition gilt Martin Dibobe er als einer der Wortführer von Afrikanern in der Weimarer Republik und Pionier der afrodeutschen Bewegung. Die Dibobe-Petition zählt zu den wichtigsten politischen Dokumenten afrikanischer Migranten in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts. Dibobe ersehnt ein sozialdemokratisches Utopia im früheren Deutsch-Westafrika, unterstützt von der Reichsregierung unter Friedrich Ebert. Aber seine Rufe verhallen. Die Kolonien, nach dem Ersten Weltkrieg von den Siegermächten entrissen, sind kein Thema mehr für die deutsche Regierung. Seit einem Jahr erinnert eine weitere Gedenktafel in Berlin, Wilhelmstraße 52, an die Übergabe der „Dibobe-Petition“. Hier war seit 1907 der Sitz des Reichskolonialamtes (damals Hausnummer 62).

In den Wirren der Zeit nach 1918/19 verliert Dibobe seinen Job als Zugführer. Vielleicht ist er der Geschäftsleitung zu aufmüpfig, da er auch an Arbeiterdemonstrationen teilnimmt. Er beschließt, nach Afrika zurückzukehren. Im Jahr 1922 reist er allein auf einem Dampfer nach Kamerun. Er will Vorbereitungen für einen Umzug seiner Familie treffen und sie nachholen. Kamerun steht inzwischen unter französischer Verwaltung. Da die Franzosen befürchten, er würde in Kamerun eine pro-deutsche Revolte anzetteln, erlauben sie ihm nicht, das Schiff zu verlassen. Dibobe bleibt nichts Anderes übrig, als weiter nach Liberia zu reisen. Dort verliert sich seine Spur. Es wird vermutet, dass er in Liberia zu Tode kam.

Bettina Raetzer-Grimm

UND HIER NOCH WAS GUTES ZUM SCHLUSS...

Glücklich derjenige, der eine
Gaslaterne sein eigen nennt. Wenn
dann noch blühende Blumen das
Ambiente verschönern, lässt sich der
Sommer aushalten.

Genießt die Jahreszeit –
und bleibt gesund!

Euer Glühwürmchen

