

Deutsches Technikmuseum

Mensch in Fahrt

Unterwegs mit Auto & Co.

ab 13. Mai 2011

Zentrales Thema der neuen Dauerausstellung »Mensch in Fahrt – unterwegs mit Auto & Co.«, die die Stiftung Deutsches Technikmuseum ab dem 13. Mai 2011 in der Ladestraße in elf Stationen zeigt, ist die Mobilität. Auf den 1400 qm spielt das Automobil natürlich eine entscheidende Rolle, denn »es ist die erfolgreichste deutsche Erfindung und hat die Welt verändert.«

Die Sammlung Straßenverkehr zählt zu den umfangreichsten Beständen des Deutschen Technikmuseums. Das Gros aller Exponate ruhte wegen fehlender Ausstellungsflächen über zwei Jahrzehnte im museumseigenen Depot. Viele Objekte sind in der neuen Dauerausstellung erstmals zu sehen. Insgesamt präsentiert das Museum dreißig Großobjekte, vom Droschkenpferd über die Kutsche der Berliner Karosseriebaufirma Jos. Neuss bis zum elektrischen Hansa-Lloyd-Lastwagen. Massenautos wie rare Luxuswagen, nierenförmige Caravans wie legendäre Motorräder in allen Größen, Ausstattungen und Lackierungen finden Berücksichtigung.

Viele Exponate hatten eine lange Reise hinter sich, bevor sie zur Sammlung des Deutschen Technikmuseums stießen, etwa der brasilianische Ochsenkarren mit zwei dazugehörigen ausgestopften Rindern. Er traf nach dreiwöchiger Seereise 1984 im Hamburger Freihafen ein. Das Exponat war einer der ersten Ankäufe des Museums überhaupt. Der einachsige Karren mit seinen Scheibenrädern stammt aus dem 19. Jahrhundert. Er wurde für den Transport von Zuckerrohr verwendet und tat schon vor dem Siegeszug des Automobils seinen Dienst. In digitalen Bilderalbumen, mit Hörstationen und Kleinobjek-



NAG-Protos, Typ 16/80 PS, Bj. 1931, grau lackiertes Kabriolett. Foto: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

ten wird die Geschichte des von tierischer Kraft bestimmten Transportwesens bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts erzählt.

Aus der Zeit der Anfänge des Kraftfahrwesens stammt der NAG-Klingenberg-Wagen. Sein Konstrukteur war der Elektrotechniker und Ingenieur Georg Klingenberg, später bekannt durch seine Konzepte für den Kraftwerksbau und das nach ihm benannte Kraftwerk Klingenberg in Berlin. Emil Rathenau, Gründer und Generaldirektor der AEG, begann sich um 1900 für den Automobilbau

zu interessieren und entschloss sich zur Fertigung des Klingenberg-Wagens in seiner »Neuen Automobil-Gesellschaft« (NAG). Der Sieg der Zeitsparmaschine Auto ließ sich nicht länger aufhalten. Interessant an der Geschichte des ausgestellten Klingenberg-Wagens ist sein Weg als Beutegut in die Sowjetunion nach 1945. Erst 1985 kamen das Polytechnische Museum in Moskau und das Deutsche Technikmuseum zu einem kollegialen Tausch überein: Der Wagen kehrte zurück an seinen Entstehungsort.

Das Deutsche Technikmuseum wirft in der Ausstellung nicht nur einen Blick auf Zweiganggetriebe und 16-Zylinder-Motor, auf Airbag und Batterietechnologie. Denn Museumsobjekte sind mehr als technische »Artefakte«. Sie sind voller Leben und erzählen Geschichten ihrer Konstrukteure wie Nutzer. Wer nur die technischen Daten eines Automobils zur Kenntnis nimmt, kennt noch lange nicht die »Sprache« eines technischen Objekts. In der fiktiven Illustrierten »Mensch in Fahrt«, auf kleinen Litfaßsäulen präsentiert, erhält die Ausstellung eine erzählerische Ebene. Schillernde Händler wie Auto Becker, die erfolgreichste Rallyefahrerin der Motorsportgeschichte Michèle Mouton oder der Kabelproduzent Peter Waskönig aus dem Saterland werden – durchaus im Boulevardstil – in Wort und Bild porträtiert. Waskönig baute übrigens im Norden Deutschlands schon Hybridautos, als in Japan noch kein Mensch an einen Toyota Prius dachte.

Eine Ausstellungsstation widmet sich dem Massenauto; das Fließband machte es möglich. Als Erfinder der »Idee der Masse« gilt Henry Ford, der Pionier der modernen Autoindustrie schlechthin. In der Ausstellung werden neben dem Ford T (Bj. 1921), auch ein Citroen 2 CV (Bj. 1953) und ein VW Käfer (Bj. 1951, »zweiter Besitzer, erster Motor«) gezeigt. Mit 21 529 464 Käufern stieg der VW Käfer zum meistverkauften Automobil der Welt auf. Ein digitales Bilderalbum widmet sich der Produktion und der Nachkriegsgeschichte von VW. Filmbeispiele belegen die hohe Popularität der ersten Massenautos, die zum Thema von Spielzeugen und Schlagermusik wurden.

Als »zweiter Erfindung des Automobils« spricht das Museum von der Elektromobilität. 1913 kam ein Viertel aller auf dem Weltmarkt angebotenen Elektroprodukte aus der »Elektropolis« Berlin. Die Elektrokonzerne AEG und Siemens versorgten komplette Taxiflotten und kommunale Fuhrparks mit Akkumulatoren. Erst im 21. Jahrhundert hat das jahrelang stiefmütterlich behandelte Elektrofahrzeug angesichts der CO₂-Problematik wieder Zukunft. Die Ausstellung stellt einen elektrischen Slaby-Beringer (Bj. 1920) neben dem Experimentalfahrzeug Fiat 500 Luxus Hybrid aus den 1960er-Jahren aus. Zu-



NAG-Protos, Typ 16/80 PS, Bj. 1931. Detailaufnahmen.
Fotos: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

Seite 38/39: Mercedes-Benz Nürburg, Bj. 1931,
lang und eckig, schwarz-blaue Lackierung.
Foto: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

gleich werden alte und neue Akkutypen präsentiert, da die Speicherproblematik nach wie vor das größte Handicap der E-Mobilität darstellt.

In sieben höhlenartigen Aussparungen unter den Podesten der Exponate finden sich die Stationen der Kinderebene. Die Höhlen laden Kinder von 3 bis 10 Jahre zum Entdecken, Verstecken und Spielen, die Schubladen zum Stöbern ein. Dreidimensionale Wimmelbilder regen zum Suchen und Entdecken an. Für etwas ältere Kinder werden die Ausstellungsthemen comichaft dargestellt.

Ein Baustein, der sich durch die gesamte Ausstellung zieht, verbirgt sich unter den »9 Extras«. Hinter einer Frontplatte, die sich mit Original-Käfergriff öffnen lässt, werden ungewöhnliche Exponate vorgestellt, Randnotizen der Automobilgeschichte. Autoblumenvasen sind Anlass zum Schmunzeln, die ersten Dreipunkt-Sicherheitsgurte geben Einblick in die Geschichte der Sicherheitssysteme.

Kleinere Objekte der Automobilgeschichte formieren sich in der Ausstellung zu Skulpturen. Propeller erheben sich über Stromlinienfahrzeugen aus der Flugzeugfabrik etwa von Saab oder Grade. Rennsportpokale bilden ein kunstvolles Mobile über einem vollverkleideten Zündapp-Weltrekord-Motorrad. Dank der Mobiles grenzen sich die einzelnen Ausstellungsstationen noch besser voneinander ab.

Der neue Ausstellungsbereich »Mensch in Fahrt« ist Teil des geplanten Technoversums auf der Ladestraße (MJ 1/2010). Er trägt dem themenorientierten Konzept des Museums der Zukunft Rechnung und berücksichtigt auch die in einer Befragung ermittelten Besucherinteressen an aktuellen Themen der Verkehrsentwicklung und -technik. Diese sollen vor dem historischen Hintergrund diskutiert werden und Anregungen für die Zukunft geben.

ULRICH KUBISCH

Der Autor ist Leiter der Abteilung Straßenverkehr im Deutschen Technikmuseum.

Gefördert wurde die Herrichtung von zwei ehemaligen Lagerhallen im Museumsquartier auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof aus Mitteln des Konjunkturpakets II der Bundesregierung sowie aus Mitteln der Europäischen Union zur Förderung der regionalen Entwicklung (EFRE).