

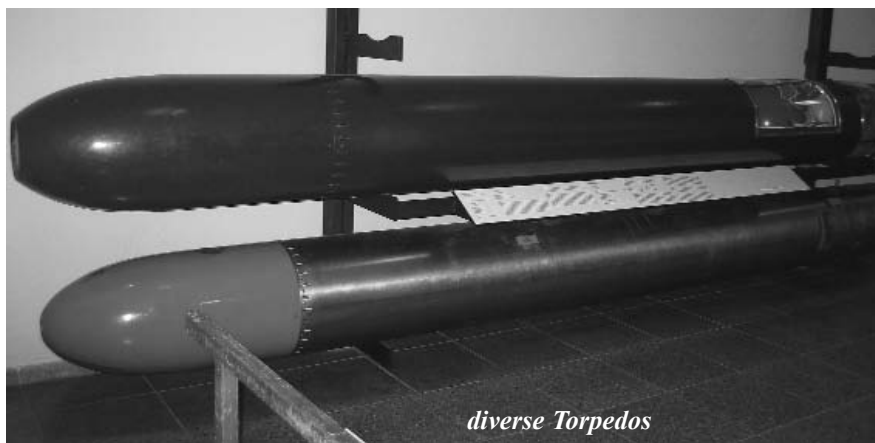
# Deutsches Museum München

■ **Martin Baumgärtner**

Jedes Jahr vor Weihnachten besuchen wir eine Bekannte in München. Obwohl der Besuch mit einigen Unbequemlichkeiten verbunden ist, als da wären die lange, staugefährdete Anfahrt, die unkommode Unterbringung auf einer Ausziehcouch und Schlafsack, das fremde Essen, gehe ich immer wieder gerne mit, denn es lockt der Besuch des „Deutschen Museums“. Es wurde vor über 100 Jahren auf der Isar Insel erbaut und sollte die Meilensteine technischer Entwicklung dokumentieren. Ich war schon oft dort, es bietet immer wieder etwas Neues und ist auch an einem Tag nicht im geringsten zu bewältigen. Es gilt also, Schwerpunkte zu setzen. So zieht es mich jedes Mal als erstes in das Erdgeschoss und dann in den Keller, dort ist die umfangreiche Schiffsabteilung und darunter (klar, wo sonst?) das erste U-Boot der kaiserlichen Marine „U-1“ und ein Seehund aus dem 2. Weltkrieg unter-

gebracht. Seinerseits entschloss sich die Marine erst sehr spät nach den anderen Marinen ein U-Boot in Dienst zu stellen. Es wehte unter dem marinebegeisterten Wilhelm II („Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser“) ein konservativer Geist, der Mann liebte dicke Schlacht- und Linienschiffe, U-Boote galten als gemeine, tückische Waffe unterlegener Gegner. Als die Germania Werft mehrere U-Boote für das Ausland geliefert hatte, ent-

schloss sich Großadmiral Tirpitz widerstrebend, dort das erste Boot für die Marine in Auftrag zu geben. Vierzig Jahre später wurde als Ironie des Schicksals das nach ihm benannte „Schlachtschiff“ von britischen Kleinst U-Booten schwer beschädigt. Die Fertigstellung verzögerte sich bis 1906, da man nach mehreren Unfällen auf benzinetriebenen Booten auf die Körting Schweröl-Motoren wartete. Diese wurden bis dato nur bis 8 PS fabriziert,





*Seehund*

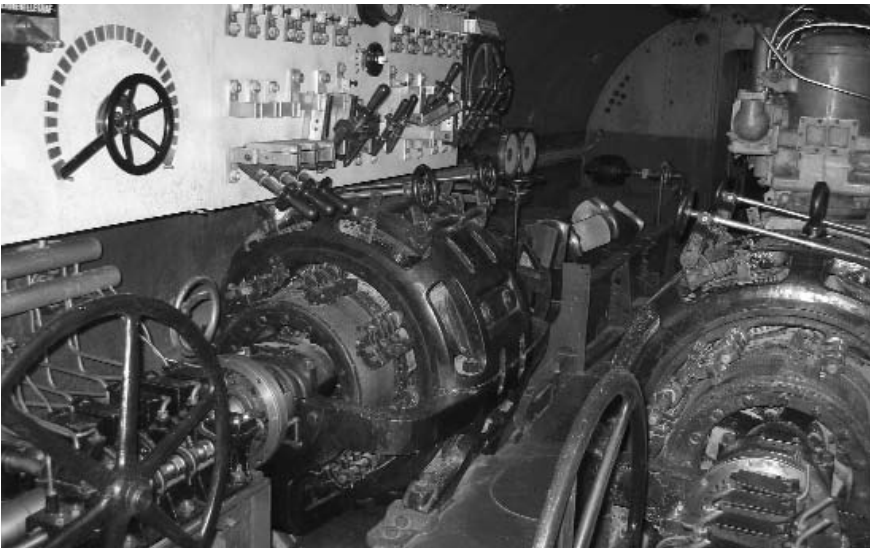
die U-Bootausführung benötigte Entwicklungszeit. Es handelte sich nicht um Dieselmotoren, sondern um normale Vergasermotoren mit Zündung. Sie waren nicht umsteuerbar, deshalb hatte das Boot zwei Verstellpropeller. Dieselmotoren von MAN wurden erst ab U-19 eingesetzt. Außerdem waren sie sehr durstig, produzierten eine enorme weiße Abgasfahne und neigten zu allem Überfluss zu lauten Fehlzündungen. Alles andere als ein geeigneter

U-Boot Antrieb. Die Tauchtiefe war bei 2,5 facher Sicherheit auf 50 m berechnet, die Verdrängung betrug 236 t, die Über/Unterwassergeschwindigkeit 11/9 kn. Die Bewaffnung bestand aus einem Bugtorpedorohr. Das Boot war bei Kriegsausbruch schon veraltet und wurde zu Schulungszwecken eingesetzt.



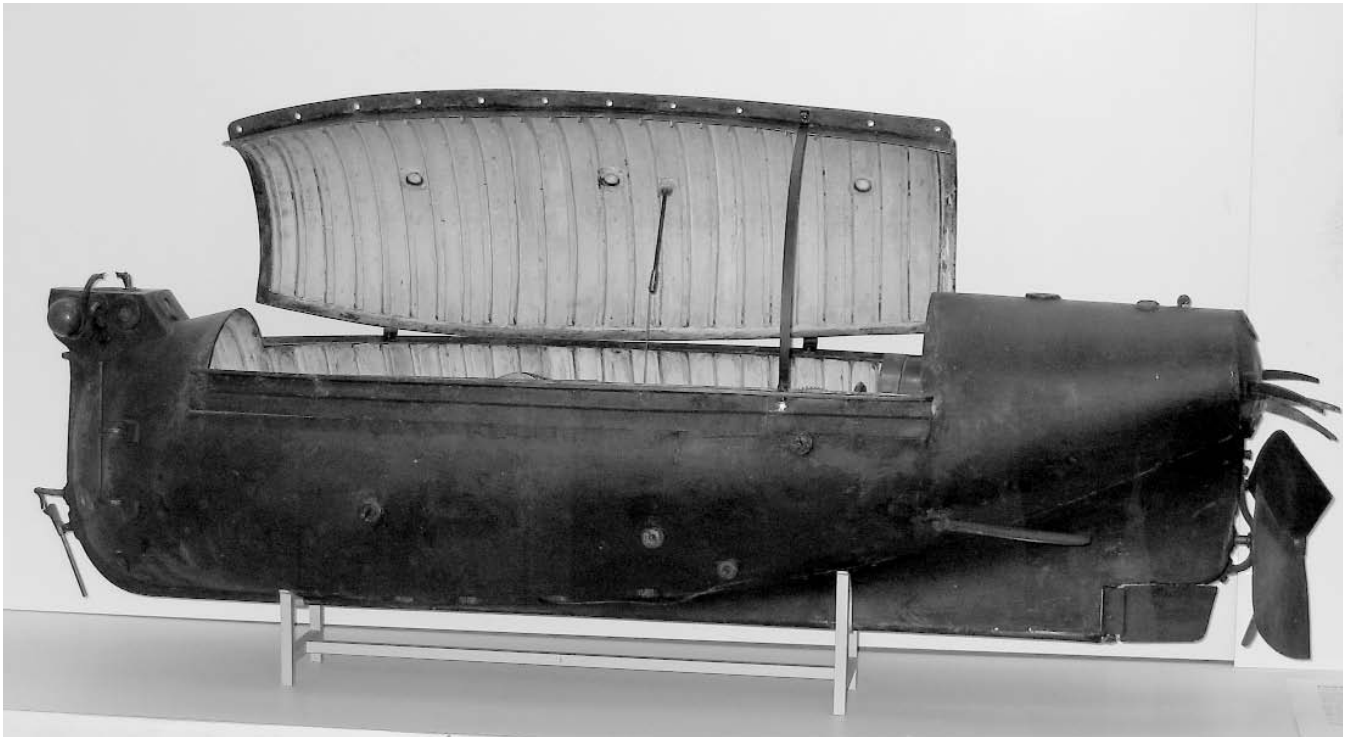
*Der „Fahrsitz“*

Weiterhin befindet sich noch ein Klein U-Boot vom Typ „Seehund“ im Keller. Das ca. 12 m lange und 12 t verdrängende Boot ist in Höhe des Fahrsitzes getrennt, so hat man eine ungefähre Vorstellung von den Strapazen, die dem Kapitän und seinem Ingenieur zugemutet wurden. Zur Verrichtung unvermeidlicher Erledigungen war ein schlichter Eimer vorhanden, Schlaf war nicht vorgesehen und das alles bei miserablen Sichtverhältnissen auf Fahrten, die mehrere Tage dauern konnten.



*E-Maschinenraum auf U 1*

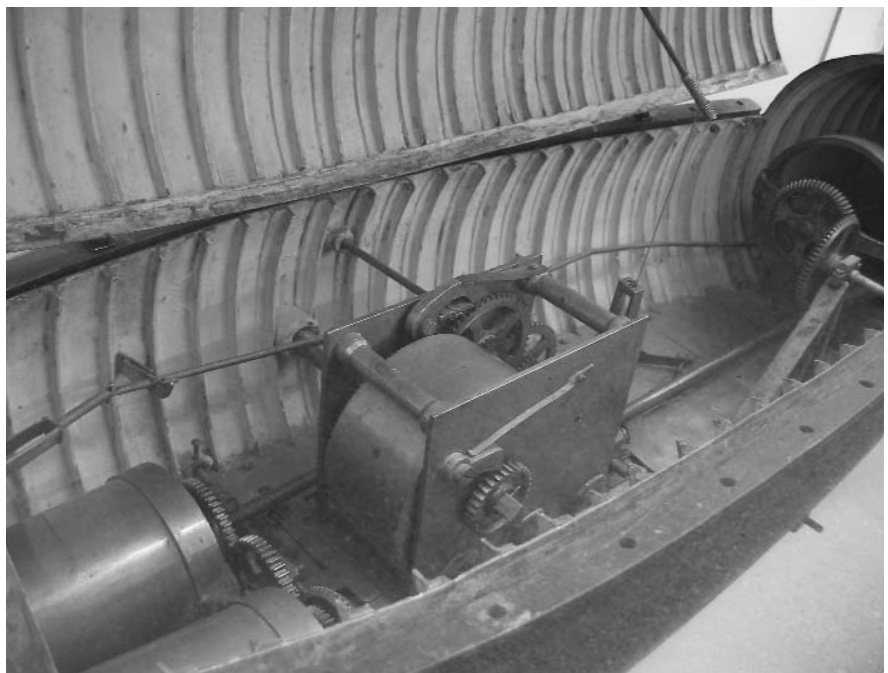
Trotzdem waren das die erfolgreichsten Kleinst U-Boote, wobei aber die eigenen Verluste enorm waren, zeitweise kehrte weniger als 1/3 der Fahrzeuge zurück, neben Feindeinwirkung war das Manövrieren ein großes Problem, die Einwirkung von Strömungen



**Das Modell des Brandtauchers**

konnte nur geschätzt werden und die Besatzung, die sich durch Aufputzmittel wach zu halten versuchte, unterlag oft Fehleinschätzungen die dann zur Aufgabe des Bootes zwangen.

Als letztes und kleinstes, aber dennoch höchst interessantes U-Boot Exponat ist noch ein Modell des „Brandtauchers“ von Wilhelm Bauer zu Demonstrationszwecken 1850 (!) in Auftrag gegeben, zu sehen. Das Modell sollte für seine Erfindung werben und das nötige Geld beschaffen helfen, um das Boot 1:1 bauen zu können. Das mit einem Uhrwerktrieb und Ballast-tanks ausgestatte Modell war ca. 70 cm lang, aus Kupfer und lief 5 Minuten unter Wasser. Es hatte bereits sämtliche Einrichtungen, die ein U-Boot braucht, einschließlich eines verschiebbaren Bleiblockes zur Trimmung. Später wurde Bauers Entwurf zwar realisiert, aber aus Kostengründen wurde Material eingespart und die Tanks waren nicht geschlossen, sondern es wurde direkt in den Rumpf geflutet. Beim ersten Einsatz kam es zur Katastrophe, das Boot sank im Hafen von Kiel auf 16 m Tiefe. Nur durch die Kaltblütigkeit Bauers konnten sich die drei Besatzungsmitglieder nach über 6 Stunden durch die Luke



**Uhrwerktrieb**

befreien und wurden unverletzt in einer Luftblase nach oben gespült. Das Boot wurde viel später gehoben und ist nun im Militär Museum in Dresden ausgestellt (als ich es vor 2 Jahren dort verzweifelt suchte, war es gerade nach Kiel ausgeliehen worden, toll). Die Präsentation in einem öffentlichen Museum unterscheidet sich wohltuend von vielen anderen Schau-U-Booten, die Beschreibung ist viel detaillierter, auf reißerische Schaulust wird verzichtet und das Umfeld ist stimmig.

Das der ganze Rest des „Deutschen Museums“ die selben Qualitäten hat ist selbstverständlich, für mich ist es eines der besten Technikmuseen überhaupt.

Und wenn es einem zuviel wird, München hat durchaus noch etwas mehr zu bieten als grantelnde Busfahrer.