

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 15 (1925)

Heft: 21

Artikel: Zur Eröffnung des Deutschen Museums in München

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-641267>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

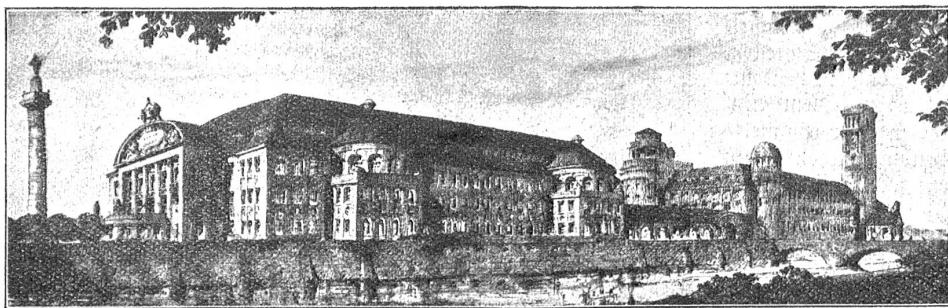
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Gesamtprojekt des Deutschen Museums mit dem noch zu bauenden Bibliotheksbau (links), von Nordwesten aus gesehen.

Zur Eröffnung des Deutschen Museums in München.

Deutschland — das Land der Museen und München — die Stadt der Museen. War Zeit, Interesse und Kraft genug hat, kann es in dieser Stadt auf reichlich zwei Dutzend bringen. Eben hat Deutschland, zum mindesten das offizielle und repräsentative, an der Eröffnungsfeier des fertigerstellten Deutschen Museums in München teilgenommen. Sie fand am 7. Mai statt. Sonderzüge brachten aus dem ganzen Reihe Scharen von Festbesuchern in die Stadt. Fast die gesamte Reichsregierung war anwesend, zum Teil kamen ihre Mitglieder mit der Flugdroschke hergeschlagen. An Ehrengästen waren geladen der Philosoph Eugen, der Theologe Harnack, die Dichter Gerhard Hauptmann und Thomas Mann, die Musiker Hauegger, Pfizner, Rich. Strauss, die Maler L. v. Hofmann, Graf Kalckreuth, Max Liebermann, die Kulturhistoriker Wölfflin, v. Bode, Wilmowitz-Möllendorff, die Großindustriellen Krupp und Böhlen, Borsig, v. Siemens u. c.

Das Festspiel, von Gerhart Hauptmann gedichtet, symbolisierte den Weg, der Deutschland gewiesen ist, um zur verdienten Weltbedeutung zu gelangen; es ist der Weg der Arbeit. Dem großen offiziellen Festakte, der besonders rühmend des Gründers des Museums, des Ingenieurs Oskar von Miller, und der Erbauer, der berühmten Architekten Gabriel und Emanuel von Seidl, gedachte, schloß sich ein grandioses Bankett an. 2000 Gedeck zählte man allein in der großen Festhalle; im ganzen wurden 4260 Personen gefeiert — 26 der fachkundigsten Küchenhofs hatten sich ehrenamtlich in den Dienst der guten Sache gestellt, und ein Heer von 360 Kellern und Kellerinnen besorgte das Auftragen der Speisen. Vom Herd bis zum letzten Gedeck soll eine Wegstrecke von 1,2 Kilometer zurückzulegen gewesen sein. Zwischen den Gängen fanden auf der Bühne kostümierte Umzüge und künstlerische Darbietungen statt. Es soll ein Fest gewesen sein, an das man sich noch nach Jahrzehnten erinnern werde.

*

Der Plan des Deutschen Museums geht schon auf das Jahr 1903 zurück. Der ihn aufgestellt hatte, Professor Oskar v. Miller, wollte eine lückenlose Weltammlung der Technik schaffen. Alle Gebiete der Technik und der menschlichen Arbeit überhaupt sollten hier historisch-methodisch zur Darstellung kommen und zwar möglichst in Originalapparaten und Einrichtungen, die man in Bewegung setzen konnte, um ihre Funktionen und ihren Aufbau bequem studieren zu können.

Wir können hier nur in ganz groben Zügen den Inhalt der Ausstellungsräume andeuten. Denn der Rundgang ist rund 14 Kilometer lang und erfordert zum Ablauen im Marschtempo circa drei Stunden.

Durch die Eingangshalle, die mit den Büsten und Gedächtnisplatten hervorragender Naturwissenschaftler und Techniker geschmückt ist, führt der Weg zunächst in die Abteilung der Geologie. Ihr schließt sich der Schachtbau und das Bergwesen an, wo man alle Betriebsarten und Arbeitsstadien des Bergbaues an Modellen studieren kann. Man sieht sich da in richtige Bergwerke versetzt. Es folgt die

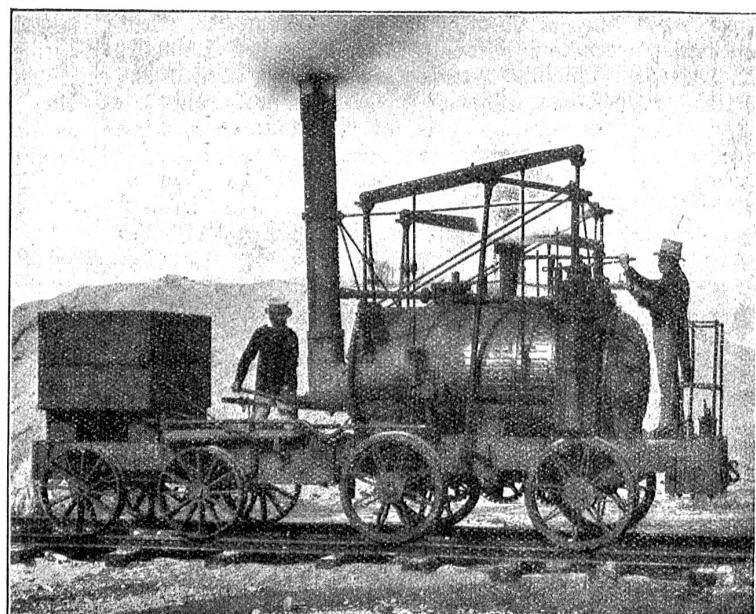
Verarbeitung der Metalle, die in betriebsfähigen Maschinen entwicklungsgeschichtlich — von den vorgeschichtlich bezeugten Einrichtungen bis zu den neuzeitlichen der Hochöfen — dargestellt ist. Den Abschluß dieser Abteilung bildet eine Sammlung von Meisterleistungen auf dem Gebiete der Schmiede- und Gießkunst.

Nun treten wir in die Kraftmaschinenhalle, die die ganze Entwicklung von der ältesten Muskel-Kraftmaschine, über die Wind-, die Wasser- und die Dampfkraftmaschinen bis zu den neuesten Riesen-Dieselmotoren zur Ansicht bringt. Viele Modelle sind im Schnitt dargestellt, so daß man ihre Einrichtung bequem studieren kann.

Interessant ist die Gruppe Verkehrswesen. Hier stoßen wir auf historisch wertvolle Originalgegenstände. So bewundern wir den ganz in Gold gehaltenen Prunkwagen König Ludwigs II. und betrachten mit Interesse die getreue, betriebsfähige Nachbildung der ersten Lokomotive, des „Puffing Billy“, dessen Original im Kessington-Museum in London steht.

In einer ferneren Reihe von Abteilungen werden die Methoden des Straßen- und Eisenbahnbau mit allen zugehörigen Einrichtungen demonstriert. Ein eigener Saal ist dem Tunnelbau gewidmet. Man steht hier vor einem naturgroßen Querschnitt des Simplontunnels während des Baues, mit der Zimmerung und den verschiedenen Ausbaustadien.

Es folgen die Säle für Brückenbau, Wasserbau, Wasserstraßen und Hafenbau; dann die für den Schiffsbau, wo z. B. auch ein Original von einem 42 Meter langen Unter-



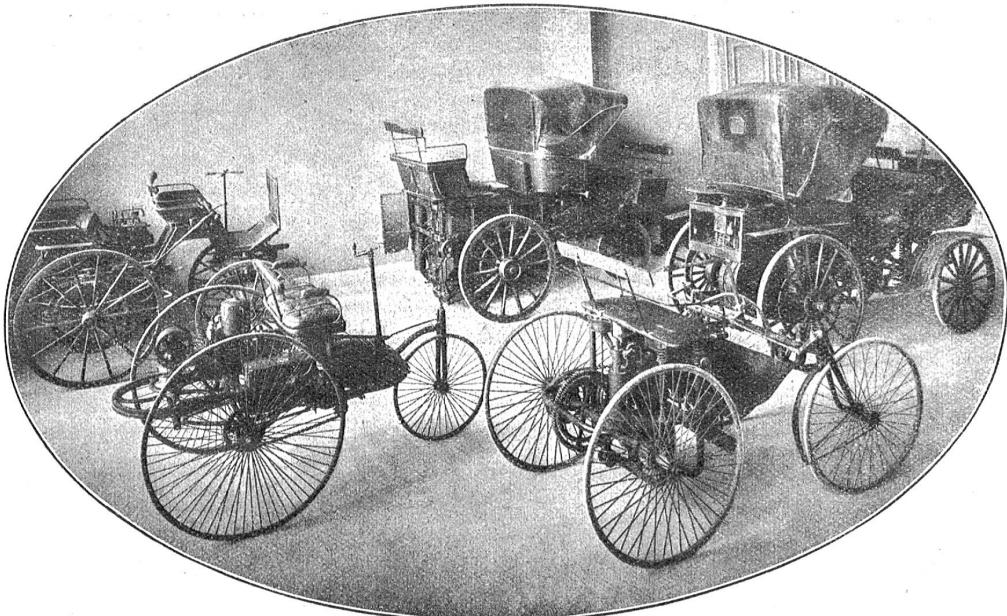
Das Deutsche Museum in München. — Vorführung des „Puffing Billy“, einer getreuen Nachbildung der ältesten, 1813 zum erstenmal in einer englischen Kohlengrube in Betrieb genommenen Lokomotive, im Garten des Deutschen Museums zum Zweck einer Filmaufnahme am 21. März 1924. Bei 25 Pferdekräften hat die Maschine eine Zugkraft von 675 kg.

seeboot Platz gefunden hat. Es ist der Länge nach aufgeschnitten und kann begangen werden.

Große Anziehungs-
kraft übt auf die Be-
sucher auch die Abteilung
„Luftschiffahrt“ aus, wo
man die verschiedenen
Stadien der Entwicklung,
vom Lilienthasschen Flug-
zeug und von der Flug-
maschine der Gebrüder
Wright weg bis zum neu-
zeitlichen Zeppelin-Luft-
schiff und zur Junkers
Flugdroschke, vor Augen
hat. —

Auch die Abteilungen
für Physik, für Mechanik,
Elektrizität, Akustik und
Optik tragen retrospek-
tiven Charakter und füh-
ren den Besucher durch
jahrhundertelange Ent-
wicklungen hindurch. Was
hier in Erfindung von
anschaulichen Modellen geleistet wurde, nötigt zur Bewun-
derung. Die Pädagogik aller Welt dürfte hier reiche An-
regung schöpfen.

So durch die Säle des ersten Stockes und Oberstockes
schreitend, gelangen wir zuletzt in die Abteilung der Astro-
nomie und verwandten Wissenschaften. Der Gipspunkt die-
ser Abteilung bildet ein Projektions-Planetarium, ein Raum
von ungefähr 10 Meter Durchmesser mit halbkugelförmiger
Decke. Aus einem im Mittelpunkt des Raumes aufgestellten
Apparat werden etwa 4500 Sternbilder an die Decke pro-



Das Deutsche Museum in München. — Aus der Entwicklungsgeschichte des Automobils: Gruppe von alten Automobilen, darunter das älteste dreirädrige Automobil von Benz aus dem Jahre 1885 (links vorn).

jeckt. Diese Sternbilder bewegen sich und zwar so, daß die Vorgänge eines Jahres in beliebiger Schnelligkeit (bis zu 7 Sekunden) abgewandelt werden können. Ferner ist es möglich, an dem Apparat auf Jahrhunderte hinaus einen beliebigen Zeitpunkt der Vergangenheit oder der Zukunft einzustellen und sich für diesen die Gestirnstellung zeigen zu lassen.

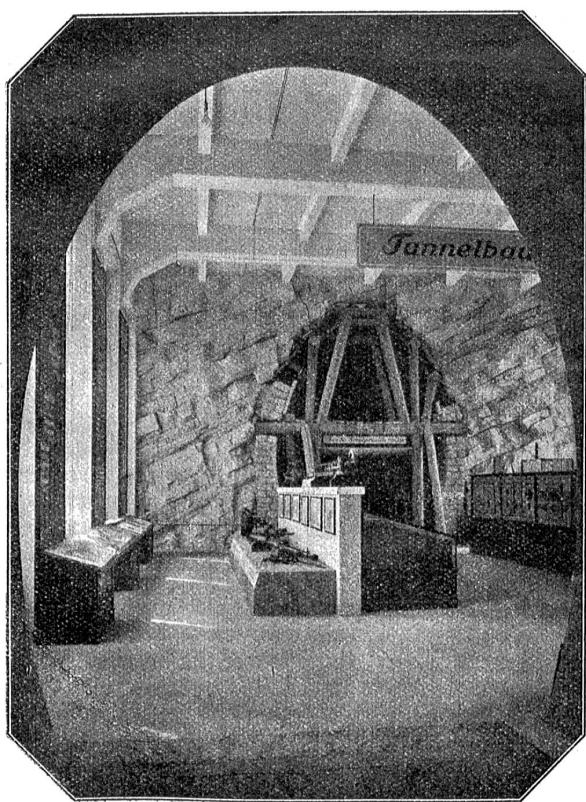
Da das Museum auch eine stattliche Büchersammlung
besitzt, ist es nicht bloß ein Ort der Unterhaltung, sondern
mehr noch ein Institut der Belehrung und der ernsthaften
Forschung. Das deutsche Volk weiß, daß seine Zukunft
auf dem Gebiet der Wissenschaft und der Technik liegt, und
darum ist die Eröffnung des Deutschen Museums
auch eine öffentliche Angelegenheit für das ganze Reich
geworden.

Cassandra's Schelmenstreiche.

Aus dem Altitalienischen, übertragen von Walter Keller.

(Nachdruck verboten.)

In Perugia, einer alten und edlen Stadt der Romagna, hochberühmt durch ihre Wissenschaften und über alle Maßen reich an Lebensmitteln, wohnte vor gar nicht langer Zeit ein junger Taugenichts, der zu allen Lumpenstücklein bereit war, wie nur jemals einer, und er wurde von allen Cassandra genannt. Dieser war infolge seiner Streiche wie auch seiner Diebereien fast jedermann in Perugia bekannt. Viele Bürger aus der Stadt und einfache Leute aus dem Volk waren schon zum Stadtrichter gegangen und hatten ernste und lange Klagen gegen ihn geführt, weil er ihnen dies und jenes gestohlen hatte. Er wurde aber vom Stadtrichter nie bestraft, wiewohl er von ihm manche üble Drohungen zu hören bekam. Obgleich also Cassandra wegen seiner Diebstähle und Spitzbubenstreiche ehrlos war und man ihn aufgegeben hatte, besaß er nichtsdestoweniger die ländliche Tugend, daß er seine Diebereien nicht aus Habsucht beging, sondern um bei passender Gelegenheit denen gegenüber sich freigebig zu zeigen und wie ein Fürst Geschenke zu machen, die es gut mit ihm meinten und ihn begünstigten. Und weil er ein fröhlicher Gesellschafter voll lustiger und witziger Einfälle war, faßte der Stadtrichter eine so herzliche Zuneigung zu ihm, daß er keinen Tag ohne ihn sein konnte.



Das Deutsche Museum in München. — Aus dem Saal für Tunnelbauten: Naturgroßer Querschnitt des Simplontunnels während des Baues (1898–1905).