

## Ginst und Jetzt.

Das Technische Museum in Wien.

Der Brunnbau des Technischen Museums erhebt sich am Ausgang der Mariahilferstraße, hart an der Grenze des 15. und 13. Bezirkes und dem Schönbrunner Schloßpark schräg gegenüber. Längst ist das Neuzere des Baues, der, wie schon berichtet, morgen eröffnet werden wird, vollendet; aber was der Neubau vorstellte, wußten, von einigen Eingeweihten und den Anrainern abgesehen, nur wenige. Häufig konnte man einen Vorübergehenden oder in der Elektrischen Vorbestfahrenden den anderen fragen hören: „Sagen Sie, was ist da eigentlich drinnen?“ wobei er auf das Museumgebäude wies. Aber die Antwort war meist ein Kopfschütteln oder Achselzucken. Daß es ein Museum oder so was Ähnliches ist, wußte der oder jener; was sich aber dahinter barg, blieb vorläufig Geheimnis. Und schließlich spann es sich wirklich wie ein Geheimnis um den stolzen Bau, der still wie ein verwünschenes Schloß dalag. Daß die Stille nur scheinbar war und daß in Wirklichkeit darin emsig gearbeitet wurde, konnten die Ausflügler, die, an dem Museum vorbei, nach Schönbrunn, Ober-St. Veit und Hütteldorf fuhren, freilich nicht wissen.

Die Arbeiten sind auch heute noch nicht ganz vollendet, trotzdem steht die Eröffnung des Museums nunmehr bevor. Gestern öffneten sich die Pforten des „verwünschten Schlosses“ geladenen Gästen zu einer Vorbestätigung, die Geheimer Rat Doktor Exner durch eine Ansprache einleitete. Er gab einen Ueberblick über den Werdegang des Museums, das gewissermaßen einer nicht abgehaltenen Ausstellung sein Entstehen verdankt. Die Ausstellung, für das Jahr 1908 geplant, unterblieb; dagegen reifte damals der Plan zu einer dauernden Schauausstellung technischer Erzeugnisse. Daß sie unfertig eröffnet wird, liegt diesmal in der Natur der Sache, da etwas, was, wie die Technik, sich täglich, stündlich weiterentwickelt, naturgemäß nie fertig werden kann. Nach einer kurzen Erwidernung des Vizepräsidenten der Ausstellung Sektionschefs Dr. Brosche begann unter Führung des Direktors Oberleutnant Erhard der Rundgang.

Es ist kaum möglich, im Rahmen eines kleinen Aufsatzes auch nur annähernd einen Ueberblick über die Fülle des hier Gezeigten zu geben; es sei daher nur auf das Wesentlichste hingewiesen. In der ganzen Anordnung ist das historische Prinzip gewahrt. Dem „Ginst“ steht das „Jetzt“ entgegen. Gleich in der großen Mittelhalle, dem Maschinenbau gewidmet, wird auf jene Zeiten hingewiesen, in denen ausschließlich animalische Kraft zum Betriebe von Wagen, Schiffen, Tretmühlen usw. verwendet wurde; von diesem historischen Hintergrund hebt sich eigentümlich das „Jetzt“ der Riesen-Wasser-, Dampf- und Gasmotoren ab. Ebenso hebt man in der Abteilung „Elektrotechnik“ die Entwicklung der Dynamomaschinen, Elektromotoren und Akkumulatoren von bescheidenen Anfängen bis zur heutigen hohen Vollendung. Vom Pflug Kaiser Josefs II. bis zur elektrisch betriebenen Dreschmaschine wird man in der Abteilung „Bodenkultur“ geführt; das Postmuseum führt durch geschichtliche Belegstücke in die gemächliche Zeit des Thurn und Taxischen Postverkehrs zurück und verfolgt von hier aus die Entwicklung des Postwesens bis zur Draht- und

Funkentelegraphie. Vom vorgegeschichtlichen Einbaum führt die Entwicklung der Schifffahrt bis zum Großkampfschiff „Viribus unitis“, das in einem ungemein instruktiven Querschnitt dem Beschauer vor Augen geführt wird.

Die Gruppen, die das Verkehrswesen betreffen, sind überhaupt besonders reich ausgestattet. So ist unter anderen ein Wagen II. Klasse der ersten Eisenbahn des Kontinents zu sehen, der Anno 1828 eröffneten, mit Pferden betriebenen Bahn Linz-Budweis. Ferner ist die erste Nordbahn-Lokomotive „Ajaz“ aus dem Jahre 1841 dem Museum einverleibt worden, dann sehr interessante Wagentypen der schmalspurigen Gmunden-Lambacher Bahn aus den Fünfzigerjahren. Daneben der luxuriös ausgestattete Salonwagen der vereinigten Kaiserin Elisabeth und im Verfolg der Entwicklung die modernsten Lokomotiven und Pullmanwagen. Das erste Automobil, von dem Oesterreicher Markus 1875 konstruiert und in Betrieb gesetzt, ist gleichfalls ein interessantes Stück des Museums, das zugleich zum Nachdenken stimmt, da nach allgemeiner Anschauung das Automobil französischen Ursprungs ist. Freilich wurde es von den Franzosen erst zehn Jahre nach Markus „erfunden“; den Ruhm ernteten die Franzosen, Markus nur das Spottgelächter seiner Zeitgenossen.

An der Decke der Halle befestigt, schweben frei im Raume der Gleitflieger von Lilienthal (1896) und die erste Erfindung (1906), während die umgebende Galerie alle übrigen, auf die Flugtechnik bezughabenden Ausstellungsstücke aufgenommen hat, darunter auch den Nachlaß von Krefz.

Nur angedeutet seien die Abteilungen: Schminie, Chemische Großindustrie, Nahrungs- und Genussmittel, graphische Industrie, Photographie, Papierindustrie, Bauesen, Brückenbau, Arbeiterschutz, Feuerwehrwesen, Theater- und Musiktechnik usw. Sehr zeitgemäß wirken die Kunstgegenstände, die nach den napoleonischen Kriegen, als — wie heute — Metallmangel herrschte, aus „Metallersatz“ hergestellt wurden. Den Reiz und das Entzücken jedes Sammlers muß die lückenlose Dillingerische Schloß- und Schlüsselsammlung erregen. Prachtige Dioramen zaubern technisch bedeutsame Punkte um heimische Eisenbahnlinien vors Auge. Ein besonderes Schaustück des Museums ist aber die getreue Nachbildung eines Kohlenbergwerkes. Der Schacht führt in die Kellerräume des Gebäudes, die er ungefähr zur Hälfte einnimmt. In Windungen geht es allmählich tiefer, um zum Schluß wieder an den Ausgangspunkt zurückzuführen. Die Art der Kohlenförderung, das Betriebe im Schacht und die maschinellen Einrichtungen werden mit verblüffender Naturtreue vor Augen geführt.

Was hier kurz beschrieben wurde, ist, wie gesagt, nur ein Teil des vielen, das das Technische Museum birgt. Jeder möge es sich persönlich ansehen; er wird aus dem Besuch reiche Anregung und Belehrung schöpfen.