Der Brand im Deutschen Museum

Auszugsweiser Nachdruck aus „Schadenbilder aktuell" Heft 2/1983, Bayerische Versicherungskammer, München

Das Deutsche Museum, eine Gründung des Vereins der Deutschen Ingenieure (VDI) aus dem Jahre 1903 hat als „Museum für Meisterwerke der Naturwissenschaft und Technik" die Aufgabe, für die Entwicklung von Naturwissenschaften und Technik wichtige Originalobjekte zu sammeln, zu sichern, zu konservieren, wissenschaftlich aufzubereiten und zur öffentlichen Besichtigung auszustellen.

Die Museumstechnik, von Oskar von Miller, seinerzeit Vorstand des VDI, erdacht, bedurfte einer neuen, abgesicherten Bautechnik. Die gesamte Konstruktion wurde in einem für die damaligen Vorstellungen der Fachwelt noch nie dagewesenen Umfang in Eisenbeton ausgeführt. Am 7. Mai 1925 war der Sammlungsbau fertiggestellt und feierlich zur Besichtigung freigegeben worden.

Im Zweiten Weltkrieg fielen 80% der Gebäude und 20% der noch im Museum verbliebenen Ausstellungsstücke bei einem Luftangriff in Schutt und Trümmer. Nach harten Jahren der Entbehrung entstanden im Jahre 1947 der Kongreßsaal und ein Jahr später die am stärksten betroffene physikalische Sammlung wieder.

Doch schon 1953 entstand vermutlich durch Unachtsamkeit eines Besuchers ein Schadenfeuer, das das Kohlebergwerk, eine naturgetreue Nachbildung des Haushamer Bergwerkes, zerstörte.

Jetzt sind rund 15.000 Objekte aus 30 Bereichen der Naturwissenschaft und der Technik auf 40 000 qm Fläche ausgestellt.

Die Baukonstruktion der Gebäude des Deutschen Museums ist nach heutigen Vorstellungen konventionell, obwohl sie bei Gründung des Hauses als „revolutionäre Pioniertat im Museumsbau" galt. Die Tragwerke, soweit sie im Stützensystem zwischen Außenwänden und inneren Trennwänden angeordnet sind, bestehen überwiegend aus Stahlstützen mit einem darüberliegenden Netz aus Stahlträgern.

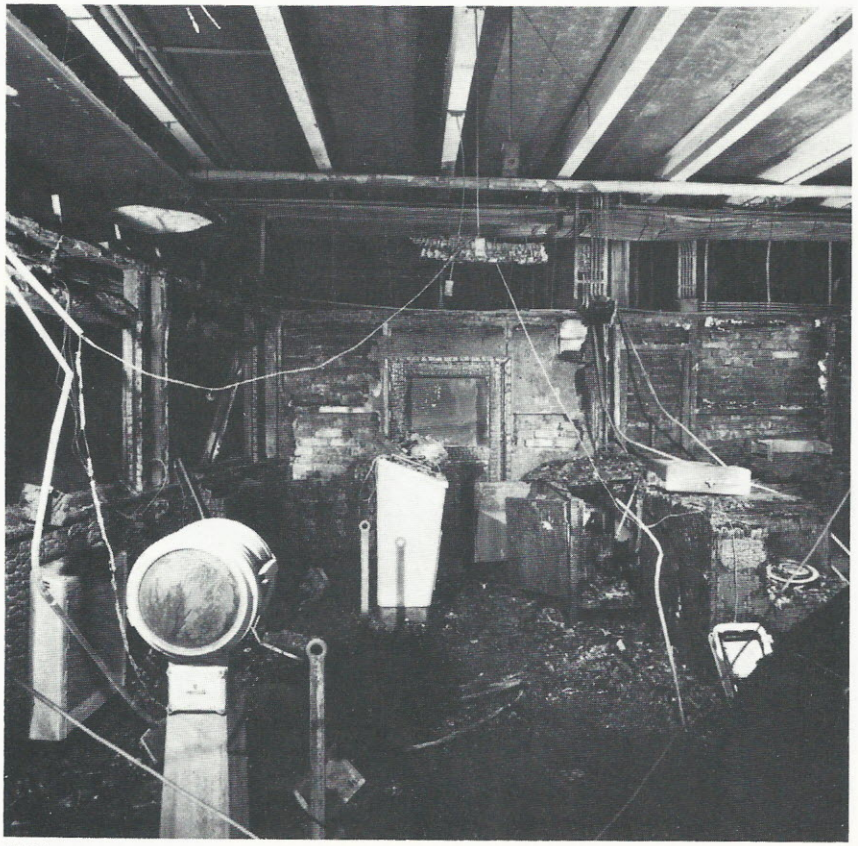

Bild 1

Bild 2

Darauf ist – ohne Einbindung in die anschließenden Raumbegrenzungswände – eine Decke aus Eisenbeton abgerastet. Aus exponatbedingten Gründen mußten diese Eisenbetondecken an mehreren Stellen durchbrochen wehrden; großkalibrige Ausstellungsstücke reichten somit durch die Geschoßdecke vom unteren in das darüberliegende Geschoß.
Die naturgetreue Wiedergabe der Exponate brachte es mitunter auch mit sich, daß diese in einer ihrem Umfeld nachgestalteten Umgebung aufgestellt wurden. Holzkonstruktionen und Bretterverkleidungen fanden dabei häufig als Stütz- und Gestaltungsmaterial Verwendung.
So war auch ein Raum der Abteilung Schiffahrt im Untergeschoß des Deutschen Museums ausgestattet, in dem eine den Dimensionen des Raumes angepaßte und mit Originalinstrumenten ausgerüstete Kommandobrücke eines in den Hafen von Hamburg einlaufenden Schiffes detailgetreu nachgebaut war (Bild 1).

Aus bis heute noch nicht geklärter Ursache kam es in der Nacht vom 20. auf den 21. März 1983 in dieser Kommandobrücke oder in der daneben gelegenen Funkerkabine zu einem Brand, der eine Ausstellungsfläche von nahezu 400 qm erfaßte und in den seitlich und darüber angrenzenden Räumen beträchtliche Schäden durch Hitze und Rauch anrichtete. Als mögliche Schadenursache wird ein Defekt in dem auch nachts unter Spannung stehenden Leitungsnetz der Stromversorgung für die Notbeleuchtung angenommen; es konnte bisher aber auch noch nicht ganz ausgeschlossen werden, daß ein Obdachloser sich im Museum einschließen ließ, mit der Absicht, in der Funkerkabine oder in einer der Kojen der Schiffskabinen zu nächtigen. Möglicherweise wurde der Brand von diesem durch eine Unachtsamkeit beim Rauchen ausgelöst.

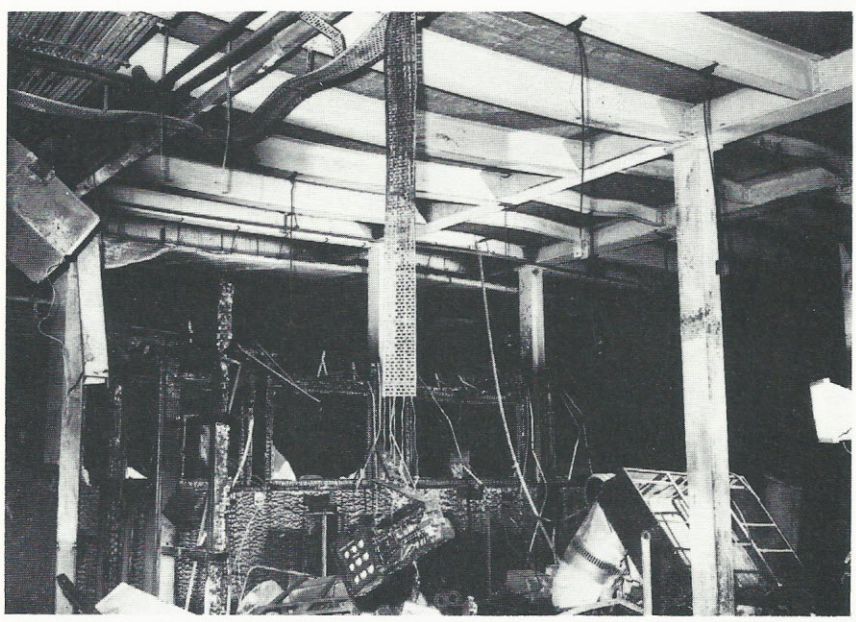

Bild 3

Der Brand nahm einen erschreckenden Verlauf. Die reiche Ausstattung der Kommandobrücke mit brennbaren Materialien, die ebenfalls sehr brandempfindliche Umgebung dieses Ausstellungsbereiches und schließlich eine 5 x 1 m große Deckenöffnung, durch die ein oberschlächtiges Wasserrad von der Halle im Erdgeschoß in den Brandraum reichte (Bild 2), führten zu einem Gebäudeschaden in Höhe von rund 2 Mio. DM. Die Brandhitze steigerte sich in besonderem Maße, als die Flammen die stark magnesiumhaltige Leichtmetall-Beplankung eines deutschen Schnellbootes aus dem Jahre 1941 erreichten und dieses vollständig zerstörten.

Der Brandbelastung hielten schließlich die ungeschützten Stahlstützen und -träger des Untergeschosses nicht mehr stand. Die thermisch bedingte Längsdehnung der Stahlbauteile fügte diesen eine beträchtliche Verformung zu, die sie auf die gesamte Länge des Brandraumes um fast 10 cm anhob und durch nachfolgenden Spannungsriß unbrauchbar machte (Bild 3). Besonders nachteilige Folgen für die über dem Brandraum liegende, 83 m lange, 18 m breite und 12 m hohe Halle für Kraftmaschinen hatte der Durchbrand und der Rauchaustritt durch die vorerwähnte, 5 qm große Deckenöffnung bei dem oberschlächtigen Wasserrad. Der Hitzeeintritt in diese Halle war so stark, daß die Doppelverglasung des Oberlichtgewölbes zerbarst; die Verrußung fügte dem Gebäude und den aufgestellten Kraftmaschinen schwere Schäden zu.

Nicht auszuschließen ist, daß im Brandrauch auch Verbrennungsprodukte aus PVC-Kunststoffteilen enthalten waren. Die hierdurch erforderlichen Sanierungsmaßnahmen haben das Schadenausmaß noch vergrößert.

Die Feuerwehr gelangte erst längere Zeit nach dem Brandausbruch zum Einsatzort, da sie erst durch einen Passanten alarmiert worden war, weil er Rauch aus dem Dach des Museumsgebäudes aufsteigen sah. Wie lange der Brand schon Zeit hatte, sich auszubreiten, bis ihn die Feuerwehr bekämpfte, wird wohl immer im Verborgenen bleiben, denn Einrichtungen, die selbsttätig Alarm gegeben hätten, fehlten.