



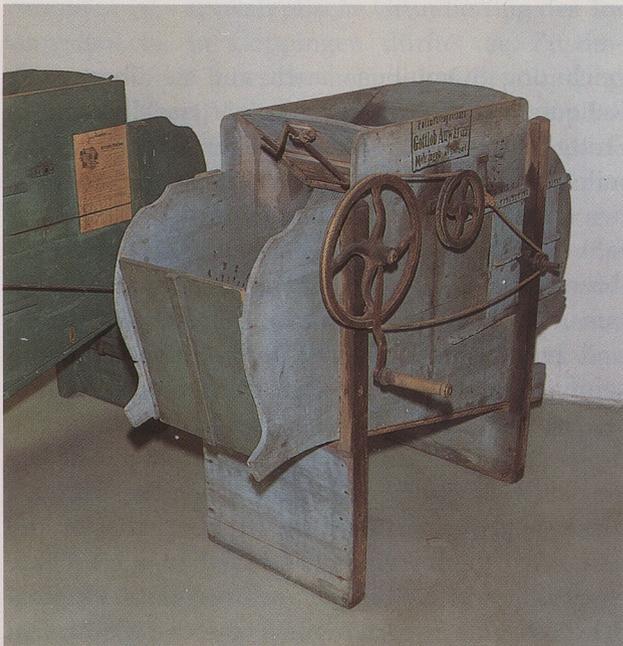
Raimund Waibel Museen des Landes: Das Auwärter Museum in Stuttgart-Möhringen

«Für alle» oder «für jeden», in diesem Sinne lässt sich die heute jedem Kind geläufige lateinische Vokabel *omnibus* übersetzen. Und in der Tat, als die ersten «Omnibusse» im 19. Jahrhundert aufkamen, haftete ihnen etwas Bürgerliches, fast Volkstümliches an: War bis dahin die Kutsche ein äußerst teures Transportmittel gewesen, das Gefährt von Adel und Reichen, so konnte sich nun zwar noch nicht «jedermann», aber doch wenigstens das Bürgertum eine Fahrt in dem neuen Transportmittel leisten. Die ersten Omnibusse – eigentlich überdimensionierte, teilweise sogar bereits doppelstöckige, von Pferden gezogene Postkutschen – rollten Mitte des vorigen Jahrhunderts in den Metropolen Europas. Sie waren Verkehrsmittel des «öffentlichen Nahverkehrs», wie wir heute sagen würden.

Nach der Erfindung des Automobils wurden bereits erstaunlich früh großräumigere Varianten der neuen «Motorkutschen» produziert und die Be-

zeichnung «Omnibus» auch auf sie übertragen. Reliquiengleich ruht im Auwärter Museum in Stuttgart-Möhringen auf violetterm Samt ein Faksimile des ältesten bekannten Werbeprospekts für einen Omnibus – ein weltweites Unikat: 1896 empfahl die «Daimler-Motoren-Gesellschaft Cannstatt» ihren Kunden den neuen «Daimler-Motor-Omnibus». Obwohl das Auwärter Museum ein Firmen- und in mancher Hinsicht auch ein Familienmuseum ist, hat man es sich nicht nehmen lassen, dieses Schriftstück an ganz exponierter Stelle gleich hinter dem Museumseingang auszustellen. Sozusagen als Geburtsanzeige steht dieser Prospekt für die Kindheit einer Branche, in der deutsche, genauer württembergische Unternehmen bis heute eine führende Stellung einnehmen. Das Original des Prospekts liegt übrigens, wie es sich für ein rares Dokument gehört, wohlverwahrt im Firmenarchiv.

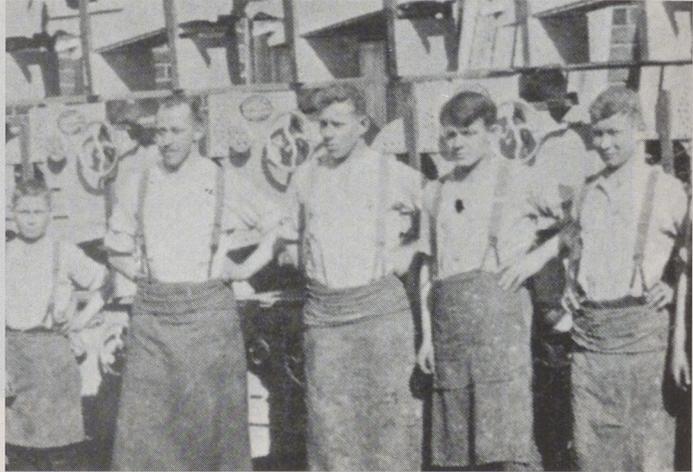
Kurz vor der Jahrhundertwende stellten die Wagnermeister Jakob und Gottlob Auwärter in der damals noch selbständigen dörflichen Gemeinde Möhringen auf den Fildern Holzwagen und Wagenräder her. Sie hatten nach dem Tod ihres Vaters Christian Friedrich 1893 den väterlichen Betrieb übernommen. Allerdings muß man sich unter der Wagnerwerkstatt Auwärter um 1900 doch schon mehr vorstellen als nur einen der üblichen ländlichen Handwerksbetriebe. Die Brüder Auwärter produzierten nämlich nicht nur selbstkonstruierte sogenannte «Putzmühlen», handbetriebene Windfegen zur Trennung der Spreu vom Weizen, sondern hatten 1899 auch die erste Dampfmaschine in Möhringen installiert. 1907 trennten sich die Brüder, und Gottlob Auwärter führte den Betrieb, der zur Keimzelle der heutigen Weltfirma Neoplan wurde, alleine weiter. Seit 1917 lernte dann Gottlob Auwärters gleichnamiger Sohn Gottlob jr. im väterlichen Betrieb das Wagner- und Stellmacherhandwerk. Danach arbeitete er in einer Karosserieaufirma, und schon 1925 stellte er den ersten Karosserieaufbau in Möhringen her, um zwei Jahre später auch die Meisterprüfung im Karosseriebau abzulegen. Seit den 1920er Jahren also wurden in Möhringen Karosserien zunächst für Lastwagen, bald aber auch für Omnibusse gefertigt und auf Fremdfahrgestelle montiert. Daneben produzierten die beiden Brüder von Gottlob jr. im väterlichen Betrieb noch weiter Holzwagen, Wagenräder und Putzmaschinen, bis



«Putzmühle» aus der Wagnerwerkstatt Gottlob Auwärter sen., hergestellt kurz vor der Jahrhundertwende.

der junge Karosseriemeister 1935 beschloß, sich unabhängig zu machen. Das Unternehmen «Karosseriebau Gottlob Auwärter» entstand.

Nach kriegsbedingter Unterbrechung – zunächst hatte man mit einer kleinen Restbelegschaft noch hölzerne Panje-Wagen für die Wehrmacht hergestellt, dann wurden die Karosseriebauer zu Reparaturarbeiten an Flugzeugen auf dem Echterdinger Flughafen zwangsverpflichtet – nahm der Möhringer Karosseriebauer mit dem Einsetzen des Wirtschaftswunders einen kometenhaften Aufstieg bis zum heutigen Tag, da die Firma Auwärter als einer der bekanntesten Omnibushersteller der Welt be-



Die Brüder Gottlob jr. und Paul Auwärter (2. u. 4. v. li.) mit Mitarbeitern vor der Möhringer Werkstatt Ende der 1920er Jahre.

zeichnet werden kann, ja in einigen Sparten der Branche unangefochtener Weltmarktführer ist, wie man in Möhringen nicht ohne Stolz hervorhebt: Derzeit stammen rund 80 Prozent aller Flughafenbusse der Welt aus dem Hause Neoplan.

So war es eigentlich Ehrensache, der Firmengeschichte museal zu gedenken, als Ende der 1980er Jahre das neue, ebenso markante wie elegante Verwaltungsgebäude an der Vaihinger Straße in Stuttgart-Möhringen errichtet wurde. Die Idee, ein «Auwärter Museum» im Untergeschoß des Verwaltungsgebäudes einzurichten, wurde bezeichnenderweise im Schoße der Familie geboren; sie stammt von dem inzwischen verstorbenen Juniorchef Albrecht Auwärter, nicht etwa von findigen Werbeleuten.

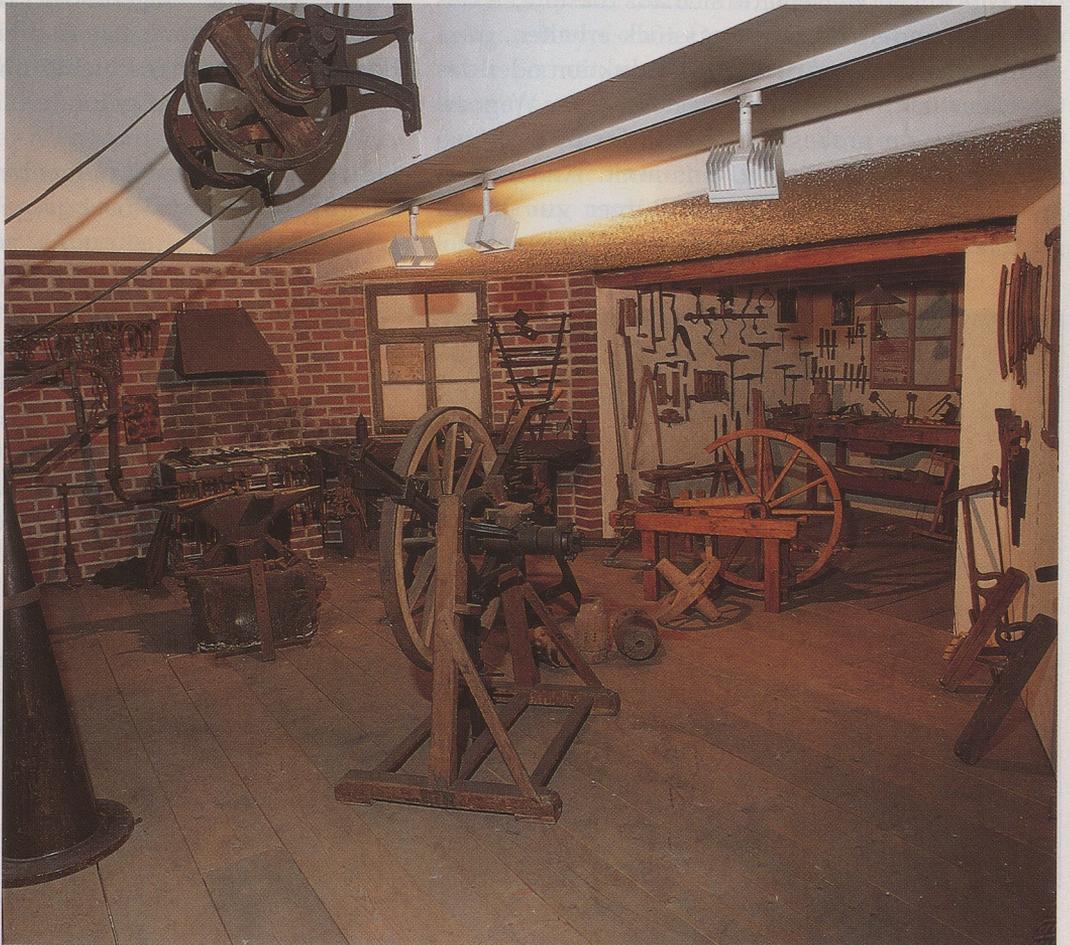
Alte Fotos und Konstruktionszeichnungen, Blinker, Kühlerverzierungen und Schmiedeeinrichtung

Diese persönliche oder besser familiäre Note hat das Auwärter Museum, das ohne große Inszenie-

rungen oder Spezialeffekte auskommt, bis heute bewahrt. Der Besucher, der die Ausstellungshalle durch die dunkel getönte Eingangstür betritt, wird daher gut daran tun, sich zunächst noch nicht durch die etwas tiefer gelegene Halle mit der Busausstellung, dem eigentlichen Herzstück des Museums, verlocken zu lassen, sondern er sollte sich erst den – im Vergleich zu der im Hintergrund bunt schimmernden Buswelt eher unscheinbaren – Vitrinen des Eingangsbereichs und ihren Ausstellungsstücken widmen. Hier finden sich etwa der bereits erwähnte Omnibusprospekt des Jahres 1896, in und über den Vitrinen an den Wänden aber auch noch weitere historische Kostbarkeiten der Firmengeschichte: nebst vielen historischen Fotos vor allem der 1930er und 1950er Jahre Konstruktionszeichnungen der Nachkriegszeit. Darunter etwa der Entwurf für einen Lieferwagen der Firma Breuninger (1949), an den sich viele ältere Stuttgarter noch gut erinnern. Hervorzuheben wäre an dieser Stelle aber auch das Holzmodell jenes Bustyps, mit dem Neoplan der internationale Durchbruch gelang: des 1960 entwickelten Typs «Hamburg». Eine Ikone der Firmen- und Familiengeschichte; doch dazu später mehr.

Auch an den Vitrinen auf der kommandobrückenartig in die Ausstellungshalle hineinragenden Empore sollte man nicht achtlos vorübergehen; noch einmal heißt es, visuellen Lustverzicht zu üben und erst später über eine der beiden Treppen zu den Oldtimern in die Halle hinunterzusteigen. Die Empore birgt nämlich einen – sicher zufällig zustande gekommenen, jedoch nicht minder bunten – Strauß von Reminiszenzen aus rund 40 Jahren Busgeschichte: Liebevoll aufgereiht finden sich Accessoires der Bustechnik von Scheinwerfern und Blinkern oder dem Armaturenbrett eines Cityliners der 1970er Jahre über Tachometer bis hin zu Kühlerverzierungen mit dem Auwärterwappen, Haltegriffen und Halteschlaufen – auch das gab's einmal! – und dem obligaten Schrifttäfelchen, das das Sprechen mit dem Fahrer verbot. Ein visuelles Eldorado für den Freund des Details, der das Kleine über dem Großen nicht vergessen mag!

Tritt der Besucher schließlich vor an die Brüstung zur Ausstellungshalle, zur Büste des eigentlichen Firmengründers, des – wie es bescheiden heißt – «Karosseriebaumeisters» Gottlob Auwärter (1903 bis 1993), so fällt die Zweiteilung der weiteren musealen Präsentation sogleich ins Auge: Die kleinere,



Hier ließen die Wagnermeister Auwärter einst Eisenreifen auf ihre Holzräder ziehen: Inszenierung der Wolf-Schmiede aus Stuttgart-Möhringen.



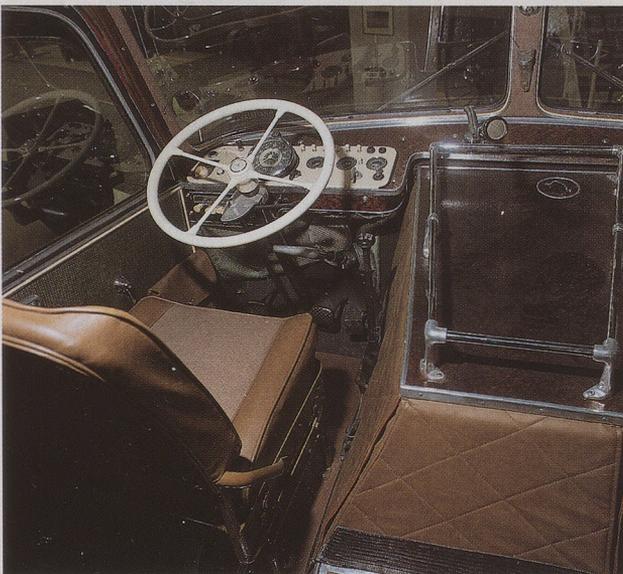
Das Firmensymbol des Aufbauers Gottlob Auwärter (1950, links) und das erste Symbol des Busherstellers Neoplan (1953, rechts).

nämlich jene die ältere Firmen- und Familiengeschichte, die Handwerkszeit behandelnde Ausstellung links; die «Auwärter-Seite», wenn man so will. Kleinteilig und vom Braun des Holzes geprägt, kontrastiert sie mit der bunten, teils auch chromblitzenden Farbigkeit der ausgestellten Busse, der «Neoplan-Seite», die den größten Teil der Halle in Anspruch nimmt.

Bei der Einrichtung des Auwärter Museums wollte man die Herkunft des Betriebs, den Aufstieg aus dem Handwerk des 19. Jahrhunderts, nicht vergessen. Glücklicherweise hatte sich aus dieser Zeit das eine oder andere Ausstellungsstück erhalten, etwa «Putzmühlen» Auwärterscher Produktion oder das Gesellenstück des Firmengründers im Wagnerhandwerk, ein großes Wagenrad, das in der Ausstellung einen Ehrenplatz einnimmt. Andere Gegenstände stellten Möhringer Bürger zur Verfügung: einen großen Leiterwagen zum Beispiel, ge-

baut noch im 19. Jahrhundert von Gottlob Auwärter sen., zudem noch weitere Holzwagen, einen Sackkarren und sogar eine ganze Schmiedeeinrichtung, die 1994 im Ortskern von Möhringen ab- und im Auwärter Museum wieder aufgebaut wurde, wobei das Ambiente der Schmiede in einer Inszenierung mit Backsteinmauer und der Nachbildung einer Esse fröhliche Wiedergeburt feiert. In der «Wolf-Schmiede», wie man in Möhringen sagte, hatten die Wagner der Familie Auwärter einst die für ihre Erzeugnisse benötigten Eisenteile herstellen und Stahlreifen auf Wagenräder ziehen lassen. Die Schmiedeeinrichtung hat also einen sehr direkten Bezug zur Firmengeschichte und an dieser Stelle ihren würdigen Platz gefunden.

Bus der 1920er Jahre mit Holzaufbau und selbsttragende Konstruktionen der Firma Neoplan



Als sich der Motor noch neben dem Fahrer befand: «Cockpit» des «Schweizer-Busses» (1954).

Gleichsam wie ein Mittler zwischen 19. und 20. Jahrhundert steht gleich nebenan der feuerrote «Lancia-Omnibus» oder besser: ein aus Fichten- und Buchenholz gefertigter Fahrgastaufbau auf einem Lancia-Fahrgestell mit Lancia-Motor aus dem Jahr 1925. Noch saß der Fahrer wie einst auf den Kutschen und Kutschen-Omnibussen im Freien, «auf dem Bock», und das Dach zierte ein niedliches, an die Gepäckplattformen der Postkutschen erinnerndes Draht-Geländer. Die motorisierten Omnibusse konnten ihre Herkunft noch nicht verleugnen. Ganz ähnliche Aufbauten fertigte damals auch Gottlob Auwärter, doch hat sich von diesen Fahrzeugen der Frühzeit der Möhringer Produktion keines erhalten.

Nur ein Schritt trennt uns dann vom deutschen Wirtschaftswunder der Nachkriegszeit und dem Aufstieg der Firma Neoplan zu internationaler Geltung. Die kriegsbedingte Unterbrechung im Karosseriebau war mangels Exponaten nicht darstellbar,

nur ein Foto dokumentiert den «Rückfall in alte Zeiten»: im Hof des Werksgeländes aufgereichte Panje-Wagen vor der Auslieferung an die Wehrmacht. So stoßen gleich eingangs der eigentlichen Omnibusausstellung zwei Welten aufeinander: Der noch an eine Kutsche erinnernde Lancia-Omnibus bildet zusammen mit dem parallel dazu platzierten Bus des Jahres 1954 – nun endlich ein eigentliches Auwärter-Produkt, ein sogenannter (weil schmaler) «Schweizer-Bus» – ein höchst ungleiches Paar. Der augenfällige, wohl keinem Besucher verborgen bleibende Kontrast ist gewollt und nicht zufällig: Mit den 1950er Jahren begann der Aufstieg der Firma zur Weltgeltung, ein neues Omnibus-Zeitalter brach an; übrigens nicht nur im Design, sondern auch in technischer Hinsicht.

Der «Schweizer-Bus» stellte letztmalig einen Aufbau auf einem fremden Fahrgestell dar. Die Zukunft gehörte der selbsttragenden Gitterkonstruktion, einem Bauprinzip, das die beiden schwäbischen Bushersteller Auwärter in Möhringen und Kässbohrer in Ulm 1953 zeitgleich entwickelten, und das somit im Grunde zwei Väter hat. «Selbsttragend» werden bis heute moderne Busse in aller Welt hergestellt. Ein Foto dokumentiert, in welchem Ambiente diese bahnbrechende Erfindung stattfand: Wiederum im Hof des Werkes ist eine dieser selbsttragenden Gitterkonstruktionen aufgebockt, im weiten Rund drumherum wachsen unübersehbar Krautköpfe, Filderkraut. Doch trotz ländlicher Idylle, der Blick war nach vorne, in die Zukunft gerichtet: Gottlob Auwärter nannte sich fortan «Omnibushersteller» und verlieh seiner Firma in Anlehnung an das «Aeroplan», das «Luft-Fahr-

zeug», den programmatischen Namen «Neoplan», ein Wortspiel, das soviel heißen sollte wie «neuer Plan für ein Fahrzeug» der Straße.

Der älteste in der Ausstellung präsentierte «selbsttragende» Neoplan-Bus ist der schräg versetzt hinter dem eben besprochenen «Schweizer-Bus» platzierte Oldtimer Baujahr 1955 mit einer schnittigen blau-weißen Lackierung. Dieses Fahrzeug stellt nicht nur wegen seiner Konstruktion, sondern auch in anderer Hinsicht ein Juwel des Auwärter Museums dar, präsentiert es sich doch in einem vorzüglichen Erhaltungszustand. Einem Teil der Oldtimer-Busse, insbesondere jenen aus den 1950er Jahren, wurde nämlich eine liebevolle Restaurierung durch Neoplan-Fachleute zuteil, wobei vor allem auch Auszubildende beteiligt wurden, die so praktische Erfahrungen außerhalb der heutigen technisierten und mechanisierten Produktion sammeln durften.

Busveteranen der 1950er Jahre – in Design und Konstruktion fortschrittlich

Rund um diesen »selbsttragenden« Meilenstein der internationalen Busproduktion wandelt der Besucher zwischen weiteren Busveteranen der 1950er Jahre, die alle durch ihr weiches, für die Nachkriegszeit typisches Design begeistern: runde oder ovale Formen an der Frontseite, weiches Heck – allesamt ausgesprochen «hübsche Hintern», salopp gesagt –, abgerundeter Übergang der Seitenwände in den Dachbereich. Oftmals unterstreicht die Lackierung noch diesen Trend zum Weichen, vielleicht auch Gemütlichen, der dennoch einen Auf-

Licht und transparent: der «Schweizer Bus» (1954), einer der letzten Auwärter-Aufbauten auf fremdem Fahrgestell. Im Hintergrund der «Lancia-Bus» aus dem Jahr 1925.





1955 erscheint neben dem Adler des Auwärter-Familienwappens auch ein Radsymbol im Firmenlogo (links). Die zusätzliche Seiten- und Heckzeichnung (rechts) zierte die Neoplan-Busse in den 1950er und 1960er Jahren.

bruch in eine neue (Formen-)Welt bedeutete. Dabei wirkt das Design in keiner Weise behäbig, altbacken oder schwerfällig, sondern eher beschwingt; eine Heiterkeit der Form, wie sie damals allen Bussen der westlichen Welt eigen war und wie sie seither eigentlich nicht mehr erreicht wurde – sieht man einmal ab von allerneuesten Entwicklungen, die sich von der Formenwelt der Kuben und Kanten wieder entfernen, denen aber bei aller Geschmeidigkeit auch etwas Aggressives anhaftet und die sich dadurch doch grundlegend von der Verspielt-heit der Formgebung der 1950er Jahre unterscheiden.

Ein Charakteristikum dieser Neoplan-Busse der Frühzeit des Bustourismus ist ihre auffallend großzügige Verglasung, der fast transparente Innenraum. Nicht nur die großen Front- und Seitenscheiben – letztere übrigens oft noch einzeln zu öffnen –, sondern bis ins Dach hinein reichte die Verglasung durch ein Überführen der Seitenwände mit gebogenen Scheiben in den Dachbereich, der seinerseits ebenfalls weitgehend verglast war, so daß in dem erwähnten «Schweizer-Bus» (1954) nur noch ein schmaler, kaum 50 Zentimeter breiter Streifen in der Dachmitte unverglast blieb: die berühmte und für alle Busfreunde unvergeßliche Kuppeldachverglasung. Im Zusammenspiel mit den weichen Formen des Designs und dem am Heck weit heruntergezogenen Dach bot sich damals für den Fahrgast ein unvergleichliches Gefühl der Transparenz, aber auch der Geborgenheit. Gleichsam vom Licht umfassen, in einem Lichtraum sich über die Straßen der jungen Republik bewegend, mag in diesen Bussen ein auch heute durchaus noch nachvollziehbares unbändiges Gefühl des Freiseins entstanden sein. Freilich, wenn die Sonne auf den Bus herabbrannte, konnte es im Innern recht heiß werden, doch die Fenster waren ja zu öffnen! Und nachts, nachts sei es ganz unvergleichlich schön gewesen,

wenn man den Kopf im Sitz zurücklegte und den Sternenhimmel betrachtete. *Tempi passati!*

Nicht unerwähnt bleiben soll ein weiterer Omnibus der 1950er Jahre, der «Wanderfreund» der Firma Burri aus Tennenbronn im Schwarzwald, ein Auwärter-Aufbau auf einem Mercedes-LKW-Fahrgestell, hergestellt im Jahr 1950: hinsichtlich Erhaltungszustand – weil vorzüglich restauriert! – eine weitere Perle des Museums. Im Rückblick auf diesen Bus, der mit seiner typischen LKW-Schnauze – und Lederfaltdach! – noch ganz zur Formenwelt der 1930er und 1940er Jahre gehört, wird deutlich, welcher Fortschritt, ja welche Revolution in der Zeit kurz nach 1950 im Busbau stattfand.

Meilensteine: der Typ «Hamburg» als erster Exportschlager, erste Luftfederung, erster Doppeldecker-Reisebus, erster Niederflurbus

Im Vergleich zu diesen Omnibussen aus den 1950er Jahren wirkt ein hinter dem «Wanderfreund» aufgestellter riesiger roter, ebenfalls vorzüglich restaurierter Eisenbahn-Waggon wie ein Ungetüm aus einer anderen Welt. Doch dieser Exot hinsichtlich Konstruktion und Design ist im Auwärter Museum keineswegs fehl am Platze. Er soll daran erinnern, daß die Firma von 1952 bis 1970 in der auftragschwächeren Winterszeit Trieb- und Fahrgastwagen für die Gesellschaft der Württembergischen Nebenbahnen herstellte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg produzierten in der Bundesrepublik nicht weniger als 78 Bushersteller, heute sind davon bei genauer Betrachtung gerade noch drei übriggeblieben. Als Albrecht Auwärter und dessen Studienfreund Bob Lee, ein gebürtiger Schweizer, 1960 in Hamburg als Studien-Diplomarbeit ein neues Busmodell entwarfen, den späteren Typ «Hamburg», hatte der Konzentrations- und Verdrängungsprozeß unter den deutschen Busher-

stellern schon so manches Opfer gefordert. Mit dem Typ «Hamburg», einem «echten Meilenstein in der Omnibus-Geschichte», wie Nicolai Mezger, der Leiter der technischen Dokumentation und Homologation erläutert, gelang Neoplan der Durchbruch in Europa. Zum ersten Mal wurde die Firma weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannt, und erstmals konnten größere Stückzahlen eines Typs für den Export produziert werden. Der Typ «Hamburg» mit seinem seinerzeit als ungewohnt dynamisch und heute vielleicht eher kantig empfundenen «Outfit», den bis ins Dach hinein gewölbten und nach vorne geneigten Seitenscheiben – immer noch ein Merkmal aller Neoplan-Busse –, mit seinem zum Fahrgastraum abgesenkten Fahrersitz und der ersten Düsenbelüftung in einem Bus, blieb für die Firma in vielerlei Hinsicht bis heute richtungweisend.

Der Typ «Hamburg» prägte die Produktreihe der Firma fortan. Bis in die 1980er Jahre hinein läßt sich der – noch gar nicht so alte – Urahn des Jahres 1960 entdecken, freilich oft versteckt oder abgewandelt, erweitert und weiterentwickelt. Neoplan hat nicht nur mit dem Typ «Hamburg», sondern auch schon zuvor – etwa 1957 mit der weltweit ersten Luftfederung eines Omnibusses – durch bahnbrechende Entwicklungen die Omnibuswelt in Technik und Design bis heute immer wieder herausgefordert. Mag es sich um die ebenfalls 1957 entwickelte – und im Kern immer noch gültige – Dreipunkt-Fahrschemel-Technik mit Trapezlenker und Einzelradaufhängung handeln, die zu einer maßgeblichen Komfortverbesserung, einer gleichsam schwebenden Fahrweise führte, oder um den Bau des weltweit ersten Doppeldecker-Reisebusses (1967), mit dem Auwärter siebzehn Jahre ohne Konkurrenz blieb. 1971 folgte der erste europäische «Hochdecker», erstmals mit durchgängiger Frontscheibe und erhöhtem Fahrgastraum, wodurch zum einen ein ebener Busboden ohne störende Radkästen, zum anderen aber auch 12 m³ Kofferraum, eine Toilette und eine Schlafkabine unter dem Fahrgastraum gewonnen werden konnten; heute längst in allen Reisebussen Selbstverständlichkeiten. 1977 wurde in Möhringen der weltweit erste «Niederflurbus» gebaut, der Urvater jener modernen Busse mit nur 32 Zentimeter Abstand des Fahrgastraums vom Fahrbahnniveau, die den Stadtbusverkehr revolutionieren sollten. Erst 1989 vermochte die Konkurrenz hier nachzuziehen! 1988 folgte der ebenfalls weltweit erste Bus in sogenannter Glas- und Kohlefaser-Verbund-Technologie. Diese vollständig metallfreie Konstruktion eines Bus-Chassis ermöglicht eine Gewichtsreduktion von mehr als 30 Prozent und da-



Meisterlich restauriert: das runde, weit heruntergezogene Heck des Neoplan-Busses, Baujahr 1956.



Höhepunkt des Front-Designs der 1950er Jahre: die «Neoplan-Brille» von 1957.



Fast auf dem Boden saßen die Fahrgäste im Berliner Sightseeing-Bus aus dem Jahr 1965.



Seit 1960 wurde das Firmensymbol nüchterner: Das Stuttgarter Rößle ersetzte bis 1985 die Adlerschwingen im Firmensymbol.

mit einen deutlich niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Zugleich aber erhöhte sich die Sicherheit im Bus, wie Crashtests unzweifelhaft erwiesen.

Im Auwärter Museum war und ist man bemüht, diese Meilensteine der Firmengeschichte mit Exponaten, also mit Bussen, zu dokumentieren: Dafür stehen gleich zwei Busse des Typs «Hamburg» (1961, 1973), ein Berliner Sightseeing-Doppeldecker «Do-Lux» (1965) – Ergebnis einer Studienabschlußarbeit eines weiteren Sohnes von Gottlob Auwärter, Konrad Auwärter – und ein daraus entwickelter Doppeldecker-Reisebus «Skyliner» (1967), ein «Cityliner», der legendäre erste Hochdecker (1973), ein Ur-Niederflur-Stadtbuss «Neoplan N 814» und schließlich seit neuestem ein «Metroliner» im Carbon-Design von 1988 – entwickelt in Zusammenarbeit mit Flugzeugkonstrukteuren.

Design und Sprache aus der Werbegraphik – Denkanstöße und nostalgische Gefühle gehen über die Technikbegeisterung hinaus

Bei aller Begeisterung, die den Fachmann ergreift, der das Innenleben dieser Busse, ihre Innovationswirkung kennt, für den Laien bleibt die von den Oldtimern der 1950er Jahre ausgehende Faszination unerreicht, mag er sich noch so genau über die technischen Details instruieren auf den dreistern-förmigen Informations-Stelltafeln, die den Bussen beige-sellt sind. Die neueren Busse verlangen mit dem Verstand erfaßt zu werden, die älteren hingegen sprechen das Gefühl an. Ein Beispiel der modernsten Bustechnologie soll dies verdeutlichen. Beim vor allem für den Stadtverkehr entwickelten sogenannten «Diesel-Elektro-Antrieb» des Niederflurbusses treibt der Dieselmotor kein Getriebe, sondern einen Generator an, um Strom zu produzieren, der mittels Kabeln zu an den Radnaben angebrachten Elektromotoren geleitet wird. Diese relativ klei-

nen Elektromotoren sind es, die den Bus in Bewegung setzen und halten. Diese Information ist für den Laien ohne Zweifel verblüffend, doch man sieht diesen Bussen ihr Innenleben eben nicht an, man muß es sich vorstellen, muß technische Vorgänge geistig nachvollziehen.

Und doch vermögen auch die Busse der 1960er und 1970er Jahre dem Nostalgiker, der die Fahrzeuge,



Ein Stabilitätsbeweis der besonderen Art: schwäbisch-sparsam demonstrierte Anfang der 1960er Jahre Gottlob Auwärter die Tragfähigkeit seiner Busdächer in Stuttgart-Möhringen durch das Gewicht aller Werksangehörigen.

die teilweise für den Besucher geöffnet sind – ein wohl fast einmaliger Service in einer Oldtimer-Ausstellung –, mit offenen Augen erkundet, so manches Glücksmoment beschern. Erwähnt sei etwa der genannte Berliner Sightseeing-Bus, dessen Oberdeck über zwei Treppchen, besser Hühnerleitertritte, zu erreichen ist, wo man dann Platz nehmen kann auf fischgrätförmig in der Gangmitte angeordneten, aber äußerst tief, fast auf dem Boden gelagerten Sitzen, so daß der Teilnehmer der Stadtrundfahrten die Knie bequem in die Arme nehmen konnte. So ging es einst an der Berliner Mauer entlang. *Tempi passati auch dies!*

Firmenmuseen stellen ohne Zweifel eine ganz be-

Das Carbonfaser-Chassis des «Metroliner 4009» (1988, li.) und der Ur-Niederflur-Stadtbus von 1977 (re.) stellen Meilensteine der internationalen Busentwicklung dar.



sondere Gattung in der Museumslandschaft dar. Sie sind eng mit einem Produkt, einem Unternehmen oder einem Namen verbunden, und ihre Einrichtung erfolgte in aller Regel aus nicht ganz uneigennütigen Gründen, soll doch mit der Präsentation der Geschichte und Entwicklung einer Firma für eben diese auch Werbung verbunden sein. Dies ist bei den Kosten, die jedes Museum – und nicht nur bei dessen Einrichtung – verursacht, mehr als legitim. Freilich besteht dabei immer die Gefahr, daß ein solches Museum thematisch zu eng konzipiert, hin und wieder auch nicht gerade nach didaktischen Gesichtspunkten eingerichtet wird. In dieser Hinsicht werden im Auwärter Museum auch jene Besucher, die das Museum nicht als Teil einer Besuchergruppe, sondern individuell aufsuchen, erfreulicherweise nicht enttäuscht. Wer etwas Zeit mitbringt, die Stelltafeln, deren Design und Sprache unübersehbar amuseal ist, nämlich aus der Industrie- und Werbegraphik stammt, aufmerksam liest, dazu sich öffnet für die auch ästhetische Wirkung der Busse, kann im Auwärter Museum höchst Anregendes, teils sogar Aufregendes erleben.

Ein Gang durch das Auwärter Museum ist auch ein Spaziergang durch die Welt des Designs und der Farbe, der Beschriftungen und Embleme. Es ist nachgerade aufregend zu entdecken, wie sich im Detail Zeitgeist verbirgt und ausdrückt. Teilnehmer einer Führung sind in dieser Hinsicht vielleicht im Nachteil, mögen sie andererseits auch mehr technische Informationen erhalten als ein Einzelbesucher.

Der Trend im Design der Busse geht ganz unübersehbar von der Betonung des Accessoires zur Schematisierung. Ein interessanter Vorgang angesichts der Tatsache, daß die Gesellschaft genau den entgegengesetzten Weg einschlägt, sich nämlich immer mehr individualisiert.

Die Denkanstöße, die ein Besuch des Auwärter Museums vermitteln kann, führen also weit über nostalgische Gefühle oder Technikbegeisterung hinaus. Zwischen 8000 und 12000 Besucher jährlich zählte das Auwärter Museum in den vergangenen Jahren. Die meisten davon kamen als Teil einer Besuchergruppe, darunter viele Schüler und Studenten der technischen Fächer. Der «klassische» Museumsbesucher, der Ästhet oder Freund der Landes- und Kulturgeschichte, scheint dieses Firmenmuseum jedoch noch nicht entdeckt zu haben. Es sei ihm hiermit als Geheimtip wärmstens empfohlen.

Auwärter Museum

Vaihinger Straße 122, 70567 Stuttgart-Möhringen
Haltestelle «Vaihinger Straße» der Linien U1, U3 und U6

Geöffnet: Montag bis Donnerstag 14.00 bis 17.00 Uhr; Freitag 13.00 bis 15.00 Uhr; Sonn- und Feiertage nach Vereinbarung

Führungen möglich, Telefon (07 11) 78 35-3 15

Eintritt frei