

Deutschland entdeckt seine Pioniere wieder – und arrangiert deren Erbe in neuen Mythenräumen. In Friedrichshafen zeigt das neue Dornier-Museum die Visionen, Realitäten und Schattenseiten des Flugzeugkonstruktors Claude Dornier und seines Unternehmens.



Weit krägt das Dach über der bedruckten Polycarbonatfassade aus. Zum Flugfeld hin ergibt sich eine Terrasse (links), den Eingang rahmt eine Lichtinstallation von James Turrell.



Flugzeuge sind Gebrauchsgeräte – sie werden geflogen, solange es geht, und wandern danach in den Werkstoffkreislauf als Rohmaterial für neue Flugzeuge zurück. Dieses ökonomisch vernünftige Verfahren bedeutet aber auch, dass die

Lufthansa, ebenfalls von 1927. Sie finden sich im neuen Dornier-Museum, adäquat direkt an der Piste des Airports von Friedrichshafen gelegen und vom Münchner Architekturbüro Allmann Sattler Wappner konzipiert.

Segen in einer Welt der aufgeregten Museumsbauten: Die Hülle nimmt sich zurück, lässt den ausgestellten Flugzeugen Luft und bleibt ganz in der Tradition des vom Minimierungsprinzip beherrschten Flugzeugbaus. Dabei ist aber in nur 18 Monaten Bauzeit kein einfallloser Hangar entstanden, keine rechteckige Kiste, sondern ein Bau mit einer bewegt vor- und zurückschwingenden Fassade unter einem bis zu 17 Meter auskragenden Dach. Und so erscheint das gewaltige Volumen mit seinen 112 Metern Länge, über 54 Metern Breite und zehn Metern Höhe dynamisch und fern jeglicher monolithischer Dominanz. Wer genau hinschaut, kann durch die entsprechend der solaren Ausrichtung bedruckten Doppelstegplatten die Flugzeuge schimmern sehen. Und in der Dunkelheit taucht eine Lichtinstallation von James Turrell die Fassade vor dem Eingang in wechselnde Farben.

Aufbruch und dunkle Zeiten

Rund 20 große und 370 kleinere Ausstellungsstücke sollen jährlich 150.000 Besucher in das rund 5.000 Quadratmeter große Museum locken – ein ehrgeiziges Ziel, das aber in Kooperation mit dem ebenfalls in Friedrichshafen ansässigen Zeppelin-Museum zu schaffen sein dürfte. Die Macher des Dornier-Museums, allen voran Enkel Cornelius Dornier, haben dafür ein Konzept entwickelt, das

Verfeinerter Industriebau

2006 gingen die Münchner aus einem Wettbewerb als Sieger hervor. Ihr fast schon schlicht zu nennender Entwurf ist ein Stahlskelettbau mit Polycarbonatfasaden, der seine Statik nicht versteckt, sondern offen zeigt. Der „verfeinerte Industriebau“, in neutrales Weiß getaucht, war einem sehr engen Budget geschuldet: 30 Millionen Euro stellte die Dornier-Stiftung zur Verfügung, den größten Teil davon steuerte Silvius Dornier, ältester lebender Sohn von Claude Dornier, aus eigenen Mitteln bei. Um mit diesen finanziellen Ressourcen ein großvolumiges, für die Exponate geeignetes Museum zu realisieren, verzichteten die Architekten auf nahezu jede Verkleidung: Das Tragwerk ist offen sichtbar, Streckmetallgitter dienen in anderen Bereichen als Deckenverkleidung, Polycarbonat ersetzt teures Glas an der Fassade. Diese Begrenzung ist jedoch kein Mangel, sondern ein

technologisches Zeugnis von einst oft schlichtweg nicht mehr existieren. Das grämt nicht nur Flugzeugliebhaber, sondern auch die ehemaligen Produzenten der legendären Flugmaschinen, beispielsweise die Nachfahren von Claude Honoré Desiré Dornier: Der gilt als einer der wichtigsten deutschen Flugzeugpioniere – auf sein Konto gehen zahlreiche Flugboote der 1920er und 1930er Jahre, darunter der „Wal“, die riesige „DO X“ oder die „DO 18“, ein elegantes Flugboot mit zwei Motoren in Tandemanordnung über dem Hochdecker-Tragflügel. Keine dieser spektakulären Schlüsselkonstruktionen, allesamt damals innovativ in Leichtmetall umgesetzt, ist heute noch erhalten. Aber immerhin gibt es noch zahlreiche andere Originalrelikte wie den Experimental-senkrechtstarter „Do 31“ aus dem Jahre 1927 oder Replikat wie das des „Merkur“, des ersten Linienflugzeugs der



Der so genannte Epochenraum in der Ausstellungsbox: Auf Knopfdruck werden die großen Vitrinen zu Projektionsflächen.

Legendär: 1929 startete die „Do X“ zum Erstflug vom Bodensee, später zu spektakulären Langstreckenflügen über den Atlantik. Doch schon 1934 wurde das in nur drei Exemplaren gebaute Flugboot – damals das größte Flugzeug der Welt – wegen Unwirtschaftlichkeit außer Dienst gestellt.



Unternehmenshistorie, Technologieentwicklung und Zeitgeschichte dokumentiert – getreu der Erkenntnis, dass das eine nicht ohne das andere betrachtet werden kann. Und so steigt der Besucher nach dem Durchschreiten des großzügigen Eingangs über eine tendenziell zu enge Wendeltreppe hinauf in eine statisch eigenständige Box mit rund 1.000 Quadratmeter Fläche. Und erlebt den Beginn des Unternehmens Dornier, die Zeitumstände, den Pioniergeist der damals gerade geborenen Fliegerei. In großen Vitrinen befinden sich Modelle der legendären Dornier-Konstruktionen, detailgenau zwar, aber statisch. Durch einen Trick werden die Vitrinen lebendig: Ein Knopfdruck und die gläserne Rückwand schaltet auf opak und dient als Projektionsfläche für originale Filmdokumente. Ein Stück weiter wartet dann doch die „Do X“, wenn auch nur in Form eines rekonstruierten Abschnittes der luxuriösen Inneneinrichtung, die im Jetztalter befremdlich wirkt. Das Innenleben der Box und die Präsentation der Exponate entwickelte das Stuttgarter Atelier Brückner, das es auch schaffte, die Zeit des Dritten Reiches glaubhaft darzustellen. Hier wechselt die Farbe der Box von den hellblauen Anfangsjahren in ein bedrückendes Schwarz, der Raum macht einen scharfen Knick – beides signali-

siert, dass das Unternehmen nun eine entscheidende Wende macht. Denn fortan ist Dornier Teil der nationalsozialistischen Rüstungsmaschinerie, baut Bomber, Aufklärer, Seerettungsflugzeuge und die „Do 335“, den damals schnellsten Jäger mit Tandem-Kolbenmotorantrieb. Schon von 1941 an sind dafür tausende von Zwangsarbeitern in den Dornier-Werken eingesetzt – diesen besonders dunklen Aspekt greift das Museum mit Audiobeiträgen auf, in denen ehemalige Zwangsarbeiter über ihre elende Situation berichten. Und auch „normale“ Dornier-Mitarbeiter sprechen über die NS-Zeit im Unternehmen.

Visionen von gestern für morgen

Nach einem weiteren Knick und einer Aufhellung der Raumfarbe bricht die Nachkriegszeit an, in der Dornier in Spanien 1954 einen Neustart unternimmt. In den Folgejahren wird Dornier zu einem Technologieunternehmen, das sich neben Senkrechtstartern (VTOL-Flugzeugen) auch der Raumfahrt und der Medizintechnik widmet. Der Nierensteinertrümmerer kommt ursprünglich aus dem Friedrichshafener Unternehmen, das längst in die EADS eingegliedert wurde und heute nicht mehr existiert. Dokumente zu dieser Diversifizierung finden sich auf der Galerie der Haupthalle, wo

auch schon die eigentlichen Stars, die Originalflugzeuge warten. Rotorplattformen, ein Weltraumlabor, eine Drohnen-Einheit der Bundeswehr, eine Textilmaschine und eine OP-Einrichtung aus Italien sind weitere Dornier-Zeugnisse. Kinder und Jugendliche will man mit Versuchsanstaltungen, etwa mit einem Miniaturwindkanal, für technische Themen interessieren. Wie überhaupt das Museum nicht nur auf die Großtaten der Altvordenen zurückblickt, sondern motivieren will, visionär in die Zukunft zu denken.

Einfaches Klimakonzept

Mit wenig mehr erreichen, gilt auch für die Klimatisierung des Gebäudes. Nur die eingestellte Box verfügt über eine aktive Kühlung über wasserdurchströmte Kühldeckenelemente. Die voluminöse Halle selbst ist nur natürlich durch Konvektion klimatisiert. Alles andere würde zu unvermeidbaren Betriebskosten führen. Durch die gezielte Bedrückung der Fassade soll die Temperatur in der Halle auf maximal 28 Grad steigen – so jedenfalls haben es Simulationen von Transsolar ergeben. Eine Grundtemperierung leistet die aktivierte Betonplatte, 81 Erdsonden liefern dafür die Energie.

Armin Scharf

www.dorniermuseum.de

Rekonstruiertes Kabinensegment der „Do X“



Verfeinerter Industriebau: Die Museumsarchitektur tritt wohltuend in den Hintergrund.



Die große Halle lässt den Exponaten ausreichend Raum, die Stirnseite lässt sich komplett öffnen.



Foto: Dornier-Museum Friedrichshafen, Armin Scharf