

»Wir bewahren die Erinnerung an weite Teile der deutschen Industriegeschichte«

Dietmar Ruppert im Gespräch über den Arbeitsalltag im Depot des Deutschen Technikmuseums Berlin

geschrieben von Dietmar Ruppert & Theresa Brüheim

Motorräder, Autos, Bügeleisen, Staubsauger, Radios, Flugzeugteile und noch viel mehr lagern in den Depots des Deutschen Technikmuseums Berlin. Depotleiter Dietmar Ruppert gibt Theresa Brüheim einen Einblick in den Bestand, die Anforderungen, Abläufe und Organisation der Orte, an denen deutsche Industrie- und Technikgeschichte bewahrt wird.

Theresa Brüheim: Herr Ruppert, Sie sind beim Deutschen Technikmuseum Berlin für das Depot und den Transport zuständig. Welches Objekt zeigt besonders gut, was es bedeutet, technisches Kulturgut zu bewahren?

Dietmar Ruppert: Da haben wir viele Beispiele! Ein besonders eindrückliches Objekt im Depot ist das Wrack des Jeeps, in den 2016 bei einem illegalen Autorennen auf dem Berliner Ku'damm die beiden Raser prallten und dabei den Fahrer des Jeeps töteten. Das ist ein Exponat mit großer Aussagekraft. Die Wucht der Zerstörung war enorm – und auch die gesellschaftlichen Folgen waren es: Die beiden Raser wurden schließlich wegen Mordes bzw. versuchten Mordes verurteilt. Das war das erste derartige Urteil in einem Raser-Fall. Es ist kein Exponat, das man sich gern ansehen möchte, aber es ist ein Exponat mit Gesellschaftsrelevanz, das wir sammeln und bewahren. Wichtig ist, dass wir nicht immer nur unseren heutigen Standpunkt sehen. Wer weiß, wie die Menschen in 100 oder 150 Jahren darüber sprechen? Vielleicht können sie sich gar nicht mehr vorstellen, dass man mit tonnenschweren PS-Monstern mit aberwitzigen Geschwindigkeiten durch die Straßen gefahren ist. Wir wissen nicht, wohin die Reise geht. Deshalb halten wir es für wichtig, auch solche Exponate zu bewahren.

Autos sind das eine. Sie sammeln noch viel größere Technik, darunter Flugzeuge und Lokomotiven. Was müssen Sie klären, bevor Sie ein solches Objekt übernehmen?

Das ist ein langer Prozess. Wir haben bereits eine beträchtliche Sammlung. Der zuständige Kurator muss zunächst begründen, warum dieses Exponat unbedingt noch dazukommen soll. Dann entscheidet darüber eine Erwerbungskommission, der auch ich angehöre. Diese fragt: Haben wir das Objekt schon? Ist es frei von Rechten Dritter? Gibt es Konflikte bei der Herkunft im Zusammenhang mit der Kolonialzeit, der NS-Zeit oder der DDR? Auch die Restaurierung muss den Zustand beurteilen: Wie viel müssen wir investieren, damit es präsentabel ist?

Anschließend kommt die Frage zu mir: Wie kommt das Objekt zu uns? Bei Flugzeugen oder Lokomotiven sind Transporte mit erheblichen Kosten verbunden, innerhalb Deutschlands schnell mit 30.000 oder 40.000 Euro. Wenn wir so viel ausgeben, möchten wir das Objekt möglichst gleich ausstellen. Haben wir dafür Platz in der Ausstellung – oder zumindest Depotfläche? Welche Kosten entstehen für Verpackung, Konservierung und Unterbringung?

Erst wenn diese ganze Kaskade an Fragen abgearbeitet ist, kommt es zur Übernahme. Man darf nur so viel sammeln, wie man wirtschaftlich bearbeiten kann. Es macht keinen Sinn, sich das Lager vollzustellen. Bei Neuzugängen sind wir sehr strikt.

Wenn es dann doch so weit ist: Wie planen Sie den Transport eines großen technischen Objekts?

Zunächst fahre ich hin, schaue mir die Bedingungen an und spreche mit den Menschen, die mit dem Gerät gearbeitet haben oder es besitzen.

Ein Beispiel ist ein preußischer Abteilwagen aus der Zeit, als die Berliner Stadtbahn noch dampfbetrieben war. Solche Wagen sind kaum erhalten, weil sie verschlissen und verbraucht wurden. In Berlin-Lichtenrade gab es aber einen Wagenkasten, der seit etwa 1930 bei einer katholischen Gemeinde auf deren Spielplatz genutzt wurde. Inzwischen waren große Bäume darum herumgewachsen.

Die Bergung war knifflig. Erst mussten wir klären, welche Bäume gefällt werden durften und welche Ersatzpflanzungen notwendig waren. Das musste auch finanziert werden. Dann kamen Leistungsverzeichnisse, Firmenbeauftragungen und die Abstimmung mit den Ämtern.

Stück für Stück wurde klar, wie es weitergehen konnte: Wir haben eine Metallkonstruktion um den Wagen gebaut, damit wir ihn anheben konnten. Ein geeigneter Autokran musste so stehen, dass er nicht in den Boden einsank und den Wagen über ein Haus heben konnte, ohne an einen Baum zu stoßen.

Da braucht es Berufserfahrung und Spezialisten. Dass so ein Exponat bei uns auf dem Gelände ankommt, ist das Ergebnis einer langen Kette von Teamarbeit.

Was muss dann ein Depot für solche Großobjekte leisten?

Im Idealfall muss es dunkel sein, ohne UV-Belastung und mit einem einigermaßen stabilen Klima. Die meisten unserer Exponate sind zum Glück robust. Mit Flugzeugen und Lokomotiven sind wir etwas toleranter als mit anderen Sammlungsgegenständen. Dabei ist für uns zunächst die Platzfrage prioritär.

Sensible Exponate mit einem hohen organischen Anteil bringen wir in temperierten Depots unter, etwa Radios mit Holzgehäusen und Elementen aus Baumwolle, Leinwand oder Leder. Da müssen Temperatur und Luftfeuchtigkeit kontrollierbar sein.

Große Exponate stehen dagegen in unseren Hallen und warten darauf, irgendwann in ein Depot umzuziehen, das den Anforderungen an die Depothygiene entspricht. Zum Glück haben wir Land in Sicht: Die künftige Nutzung einer ehemaligen Fabrik in der Goerzallee als neues Depot ist dringend notwendig und wurde uns bereits vom Land Berlin zugesagt.

Wo stoßen Ihre bestehenden Räume an Grenzen?

Unsere Gebäude wurden nie als Depots gebaut, sondern als Produktionsstätten. Sie sind über 100 Jahre alt; die Anforderungen waren damals andere. Wir bräuchten Räume ohne UV-Belastung, mit einer gewissen Temperierung und entsprechender Luftfeuchtigkeit. Bei den Großobjekten wären wir schon glücklich, wenn wir Kondensatbildung vermeiden könnten. Ganz wichtig wäre außerdem, dass die Räume wirklich dicht sind. Aber alte Hallen bekommen Sie nicht dicht. Dadurch haben wir zum Teil auch mit Insekten und vierbeinigen Besuchern zu kämpfen, die große Schäden anrichten können. Deshalb verpacken wir sensible Exponate konsequent in Kisten. Das erleichtert den Transport und schützt die Objekte. Wir haben beispielsweise sehr wertvolle Eisenbahnmodelle aus der Kaiserzeit im Maßstab eins zu fünf. Die sind drei bis vier Meter lang, wiegen bis zu 800 Kilogramm und sind komplett funktionstüchtig, aber sehr filigran. Wenn das Gebäude sie nicht schützen kann, muss es die Umverpackung tun. So arbeiten wir hier.

Ihre Objekte bestehen häufig aus Holz, Metall, Kunststoff oder Gummi, d. h. aus Materialkombinationen. Wie erhält man Dinge, deren Bestandteile so unterschiedliche Anforderungen an die Aufbewahrung stellen?

Holz und Metall sind vergleichsweise einfach. Ein Albtraum sind die modernen Kunststoffe, weil sie sich zersetzen. Diesen Verfall können wir nicht aufhalten, aber durch möglichst wenig Licht, konstante Temperatur und Luftfeuchtigkeit verlangsamen. Daran arbeitet unsere Restaurierung intensiv.

Unsere Fahrzeuge sind alle nicht betriebsfähig. Öl, Benzin und andere Betriebsstoffe sind abgelassen, die Batterien ausgebaut.

Was wir hier an konservatorischen Maßnahmen leisten können, müssen wir tun. Fahrzeuge und

Kutschen werden beispielsweise streng auf Schädlingsbefall überwacht, damit Kleidermotten nicht die Innenausstattung zersetzen. Bei rund 400 Autos kann man nicht jeden Tag nachsehen. Deshalb kommen einmal im Quartal Spezialisten, prüfen die Indikatorfallen und werten sie aus. Wenn sich ein Befall zeigt, müssen wir direkt handeln.

Welche weiteren Alterungsprozesse brauchen besondere Aufmerksamkeit?

Unsere Textilsammlung war früher nicht optimal untergebracht. Wir haben nach einfachen, finanzierbaren Lösungen gesucht und versuchen grundsätzlich, standardisierte industrielle Lösungen zu nutzen, statt das Rad neu zu erfinden. Eine Flieger-Uniform aus Leder und Fell von 1915 kann ich nicht einfach auf einen Kleiderbügel hängen. Unsere Kleidungsstücke liegen einzeln in speziellen Kartons, wie in kleinen Sarkophagen. Sie werden vorsichtig mit Seidenpapier ausgestopft, damit keine Falten, also spätere Bruchkanten, entstehen. Auch dort wird der Insektenbefall streng überwacht. Es gibt Zugangsschleusen und ein eigenes Monitoring.

Wie stark bestimmt der verfügbare Platz, was Sie sammeln?

Der Platz reglementiert knallhart. Wir können nicht einfach anbauen oder dazumieten, das ist eine Finanzierungsfrage. Gerade haben wir Kontakt mit einem Sammler, der seine Bügeleisensammlung – von den Anfängen bis zur heutigen Zeit – abgeben möchte. Bei 2.000 Stück hat er aufgehört zu zählen. Das ist natürlich verlockend, aber wir haben bereits viele Bügeleisen. Also pickt man sich die Rosinen heraus, wenn der Sammler das zulässt.

Inwieweit überprüfen Sie Ihre Sammlungsstrategie, um Platz für Neues zu schaffen?

Das hängt eng mit der Geschichte des Hauses zusammen. Mit dem Fall der Mauer saßen wir plötzlich im größten Technikpool Europas. Dinge, die im Westen längst weggeworfen worden waren, gab es in der DDR noch, etwa frühe Fernsehgeräte, die in den Haushalten weiterhin liefen. Damals hieß es zunächst: Das müssen wir retten. Nicht unbedingt mit dem Blick darauf, ob es in die Sammlung passt. Das Museum war noch im Aufbau, und man war stark mit den Ausstellungen und der Präsentation für die Besucher beschäftigt. Gleichzeitig gab es den Druck: Entweder ihr holt es ab oder wir werfen es weg. Diese Bestände aus den 1990er Jahren und ihre Bewertung beschäftigen uns heute sehr; dazu diskutieren wir viel in unseren Gremien.

Wenn Sie sich entscheiden, dann doch etwas abzugeben: Vor welchen Herausforderungen stehen Sie?

Auch dafür gibt es im Museumsbetrieb strenge Regeln. Zunächst müssen wir jemanden finden, der es haben möchte. Wir sprechen vorrangig andere Museen und Institutionen an. Wenn wir Glück haben, können wir die Dinge dorthin abgeben. Wenn es keine andere museale Nutzung mehr gibt, wäre der nächste Schritt, es am Markt anzubieten. Auch das werden wir in Zukunft tun.

Was brauchen Sie, damit Ihre Depots auch in den kommenden Jahrzehnten arbeitsfähig bleiben?

Aus den Gebäuden hier können wir nicht mehr Platz herausholen. Alle sechs Meter steht ein Pfeiler. Mit einer freitragenden Hallenkonstruktion wie in der Goerzallee könnten wir ganz anders arbeiten, beispielsweise mit modernen Verschieberegalen. Die sparen viel Fläche, weil weniger Verkehrswege nötig sind. Moderne Hallen bieten bei gleicher Quadratmeterzahl ein Vielfaches an Unterstellmöglichkeiten. Das muss unser Ziel sein.

Welche Anforderungen haben Sie an ein zeitgemäßes Depot für eine technische Sammlung?

Wir brauchen neben den Depoträumen einen großen Servicebereich. Arbeiten am Exponat sollten außerhalb des Depots stattfinden. Ich spreche gern vom »Kühlschrank- oder Tresorprinzip«: Das Depot wird nur betreten, wenn ein Objekt hineinkommt oder herausgeholt wird.

In unseren Planungen beginnt der Weg mit einem »schwarzen« Anlieferungsbereich. Da kommen beispielsweise ausgegrabene Flugzeugteile an, die schmutzig sind und vielleicht noch Gefahrstoffe wie Asbest oder Quecksilber enthalten. Oder ein Holzbalken hat Holzwürmer. Das muss behandelt werden, bevor etwas ins Depot kommt. Dafür braucht es spezialisierte Werkstätten und entsprechend Platz.

Danach wird das Objekt erfasst: Signatur, Maße, Gewicht, Identifikationsmerkmale, Fotos. Alles kommt in die Datenbank. Dann entwickeln oder nutzen wir eine passende Lagerungsmöglichkeit. Erst anschließend geht es über eine Schleuse ins Depot. Dort sollten eigene Flurförderzeuge eingesetzt werden, die keinen Kontakt zum Außenbereich haben, damit möglichst wenig Staub und organisches Material hineinkommen. Dazu gehören passende Regalsysteme, Archivschränke und möglichst verschiedene Klimazonen.

Wir hatten in der Vergangenheit mehrere Ideen für einen solchen Standort. Die hatten sich leider aus Kostengründen bisher nicht verwirklichen lassen. Mit der Goerzallee rückt nun endlich eine konkrete, umsetzbare Lösung greifbar nahe.

Was steht auf dem Spiel, wenn solche Investitionen ausbleiben? Was brauchen Sie von Politik und Öffentlichkeit?

Es braucht Wertschätzung. Das Deutsche Technikmuseum ist das größte Landesmuseum Berlins. Aber unser Depotbetrieb ist dem überhaupt nicht angemessen. Es wäre schön, wenn das Land Berlin, das für uns zuständig ist, den Umzug in die Goerzallee sehr schnell möglich machen würde. Dieser Standort des Depots war von Anfang an ein Provisorium, und der Druck wird immer größer. Wir bewahren die Erinnerung an Berlin und weite Teile der deutschen Industriegeschichte und wollen das auch künftig tun. Das muss auch dem Land Berlin am Herzen liegen. Wenn wir jetzt anfangen, könnte es vielleicht in den 2030er Jahren Wirklichkeit werden, dass wir in ein neues Depot kommen.

Vielen Dank.

Dieser Text ist zuerst erschienen in [Politik & Kultur 11-12/2026](#)