



12.11.2015 -- rinifoto

SeniorBasel im Pantheon Muttenz

Unser Museumsbesuch vom 11.11.2015

Nach der Uebersetzung aus dem Alt-Griechischen ist ein Pantheon ein „Heiligtum aller Götter“. Inbegriffen sind also auch die Götter des Tempos, der Motoren und des anmutig gestalteten Blechs. Ich rede natürlich vom Pantheon in Muttenz, das nicht nur Schätze aus den automobilen Anfängen bis fast in unsere Zeit zeigt, sondern auch selber ein Denkmal architektonischen Könnens darstellt. Beim Bau 1965 wurde die Decke aufgehängt, der grosse Raum ist deshalb frei von Stützen.



Unser Fotograf Heinz hat sich schräg vis-à-vis auf die oberste Etage eines Parkhauses gewagt, um für uns die tolle Aufnahme hier zu schiessen. Zum Pantheon gehört ein nettes Restaurant mit einem Freiluft-Teil. Von einer Gartenbeiz zu reden, wäre angesichts mangelnder Pflanzen und dem Dauerlärm der wichtigen Verkehrsader daneben.



Trotzdem liessen wir uns dort an der Sonne nieder, staunend dass so etwas am 11. November noch möglich ist. Und gleich wurden wir überrascht: unser Führer in der Ausstellung, Herr Axt, erklärte uns hier die Entwicklung der Mobilität seit den Sumerern, die vielleicht das Rad erfanden, und den Römern, die ihre Karren schon mit genormten Rädern versahen.

Es gab noch keine Frostschutzmittel, so musste der Chauffeur im Winter, wenn die Herrschaften etwas länger zu verweilen beliebten, das Kühlwasser ablassen und nachher, wenn die Herrschaften geruhten, nach Hause zu gelangen, das Kühlwasser wieder auffüllen.

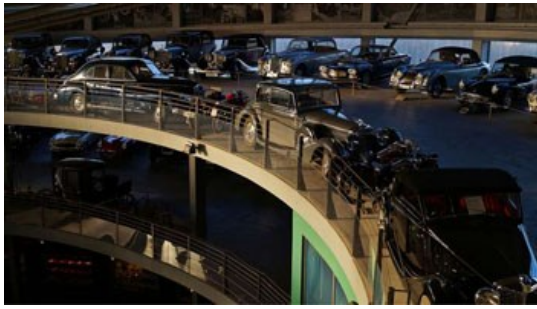
Kurz zu Renault: 1899 gegründet von den 3 Brüdern Renault, wuchs das Unternehmen schnell. Ein Auftrag von 1906 für 250 Pariser Taxis erlaubte die industrielle Fertigung. Erwähnenswert ist noch, dass alle Pariser Taxis im ersten Weltkrieg requiriert wurden, um Truppen rasch an die Marne zu verschieben. Es war die erste grosse motorisierte Truppenverschiebung der Geschichte.



André Citroën, ausgebildeter Ingenieur, baute während des Krieges 1914-1918 eine Munitionsfabrik auf, die die Produktion von Artillerie-Geschossen verundertfachte. Nach dem Krieg wurde das nicht mehr gebraucht, und Citroën stand mit Gebäuden und Personal da.

Rasch entschied er sich, Automobile zu bauen, und weil er schon 1912 die Ford-Werke in den USA besucht hatte, wollte er in Europa Pionier der Herstellung in grossen Serien werden. Dank günstiger Preise gelang das, 1929 war Citroën zweitgrösster Autobauer der Welt mit 400 produzierten Fahrzeugen pro Tag. Die grosse Depression machte alles zunichte, die Firma geriet in finanzielle

Trotzdem blieb noch ein weiter Weg bis zum heutigen komfortablen Interkontinental-Flug.



Alle Fahrzeuge sind auf einer breiten Spirale ausgestellt, die sich am Rand des Gebäudes hochzieht. Innen die echten Ausstellungs-Stücke, von denen einige der ganz alten Autos Leihgaben vom Verkehrshaus Luzern sind. Aussen die ‚normalen‘ Oldtimer, die von deren Besitzern hier eingestellt sind und schon mal für eine Ausfahrt benützt oder mindestens vom Staub befreit werden.



Jetzt aber zu den „pferdelosen Wagen“, den Automobilen. Dieses Zeitalter beginnt 1885, als Carl Friedrich Benz seinen „Benz Patent-Motorwagen No. 1“ entwickelte. Dieser gilt als erstes praxistaugliches Automobil und er erhielt am 1. August 1888 die erste Fahrerlaubnis.

Bekannt ist, dass kurz nachher seine Frau Bertha in Begleitung ihrer beiden Söhne die erste Fernfahrt unternahm, vom Wohnort Mannheim an ihren Geburtsort Pforzheim. Die Reisedauer für die 104 km betrug etwa 12 Stunden (bei 16 km/h Höchstgeschwindigkeit). In der Stadt-Apotheke Wiesloch mussten einige Liter Kraftstoff gekauft werden. So wurde diese Apotheke zur ersten Tankstelle der Welt. Es traten auch Pannen auf, aber Bertha Benz wusste sich zu helfen.

Bei der Rückfahrt interessierte sich bereits die Presse für die „pferdelose Kutsche“. Sicher die beste Werbung für Benz, und es verhalf dem Automobil mit zum Durchbruch. Die Tour ist bis heute unvergessen; seit 2008 gibt es die „Bertha Benz Memorial Route“ als Touristikstrasse.

Carl Benz konstruierte noch viele Fahrzeuge und Teile dazu, kam dabei auch mit Konkurrent Gottlieb Daimler ins Gehege, und die beiden prozessierten gegeneinander. 1926, kurz vor dem Tod von Carl Benz, erfolgte dann der Zusammenschluss der Daimler-Motoren-Werke (Gottlieb Daimler war bereits 1900 verstorben) mit der Benz & Co. zur Daimler-Benz AG. Heute nennt sich der Konzern Daimler AG.

Warum heissen deren Fahrzeuge Mercedes? Ab 1898 handelte Herr Emil Jellinek mit Daimler-

Schwierigkeiten und musste von Michelin übernommen werden.

Im Pantheon ist ein Citroen C3 Trèfle von 1923 ausgestellt, ein Modell, das leicht zu fahren war, was besonders die Damenwelt schätzte. Die Farbe? Natürlich zitronengelb.

Zu fast jedem Auto in der Ausstellung weiss Herr Axt eine interessante Geschichte, aber irgendwann wird es auch dem grössten Fan zuviel, und als Senioren/innen dürfen wir auch mal müde werden.



Nebst den vielen Autos wird auch die Entwicklung der Motorräder am Objekt dokumentiert. Kennt noch jemand die Töff-Marke „Moser“ aus St-Aubin?



Fast als Gaudi steht zwischen all den Autos und Motorrädern ein Velo, das Original-Rennrad, womit der sympathische Ferdi Kübler die Tour-de-France 1950 gewann. Wohl der berühmteste Passübergang der Tour ist seit je der „Col du Tourmalet“ in den Pyrenäen. Ich hab ihn mehrmals bezwungen (mit dem Auto) und mir vorzustellen versucht, welche Strapazen es damals für Ferdi und all die anderen bedeutete, und welchen Mut die rasante Abfahrt auf der Naturstrasse verlangte.

Immer wieder finden im Pantheon auch Sonder-Ausstellungen statt. Die aktuelle – offen bis April 2016 – heisst „Specials“ und zeigt Sport- und Rennfahrzeuge, die von ihren Inhabern speziell nach ihren Wünschen und für ihre Einsatzzwecke angepasst wurden. Weil sie zu stark verändert wurden, können sie nie Marken-Oldtimer werden, bleiben also immer „specials“. Eine Augenweide für alle grösseren und kleineren Fans.

Automobilen. Unter dem Pseudonym Mercedes, dem Namen seiner Tochter, nahm er an einer Rennwoche in Nizza teil. Die Renn-Erfolge machten den Namen Mercedes bekannt, er gefiel und wurde 1902 gesetzlich geschützt. Bleibt noch der berühmte Mercedes-Stern: er wurde 1909 als Warenzeichen eingetragen und ab 1910 als Kühler-Symbol verwendet.



Der ausgestellte Renault von 1908 zeigt den damaligen Luxus. Wie bei der traditionellen Kutsche sitzt der Fahrer draussen und ist dem Wetter ausgesetzt, während die Herrschaften feudal in einer geschützten Kabine sitzen. Die schwere Karosse zu steuern, bedeutete für den Chauffeur viel Kraftaufwand. Wer im Militärdienst einen M6 von etwa 1940 oder ähnliches gefahren ist, kennt das und den darauf folgenden tagelangen Muskelkater in den Oberarmen.

Wer immer noch nicht müde ist, darf ganz oben im Gebäude noch eine Nachbildung einer Auto-Werkstätte aus den 1920er oder 1930er Jahren bestaunen.



Dann verabschieden wir uns vom Charme der Oldtimer.

Wir treffen uns nochmals im Restaurant des Pantheons und bleiben noch einige Zeit zusammen, um das Gesehene und unsere persönlichen automobilen Erfahrungen zu diskutieren.

Dann fahren wir mit unseren eigenen Mitteln nach Hause.

Fotos: © Urs Gautschi, Heinz und Alo

Text: Alo der Schreiber

Quellen: Pantheon, Wikipedia

...

Aktuelle Seite: [Startseite](#) ▶ [Berichte](#)