Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung
Band: 19 (2004)
Heft: 1: Bulletin

Artikel: Schrott oder Kulturgut?
Autor: Oberhänsli, This
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-727028

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

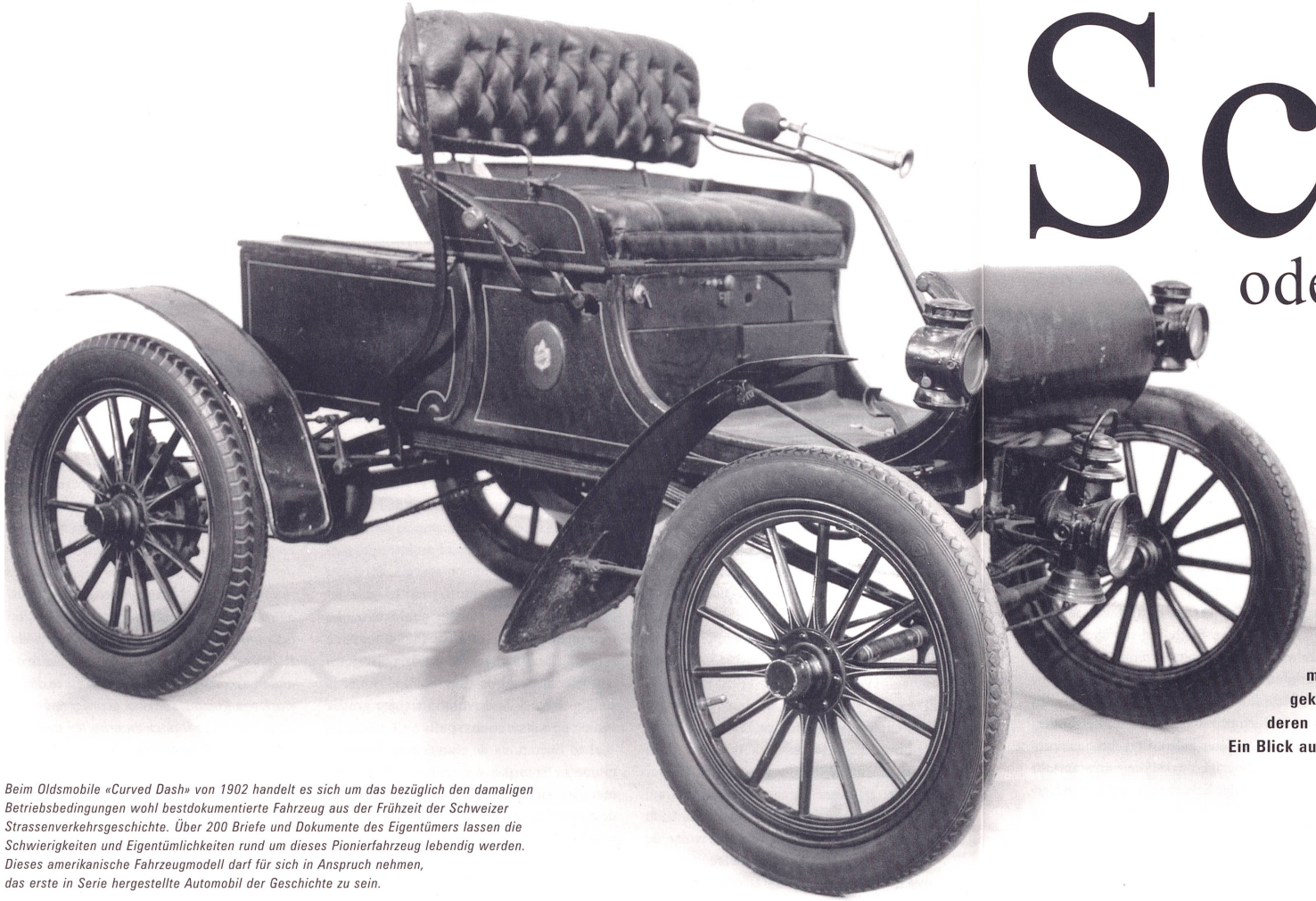
Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Schrott

oder Kulturgut?

von This Oberhänsli



Das Verkehrshaus in Luzern ist ein Museum mit internationaler Ausstrahlung. Im Bereich der Verkehrs-, Technik- und Industriegeschichte nimmt es eine Vorreiterrolle ein. Nach wie vor ist das Haus eine privatwirtschaftliche Organisation ohne Leistungsauftrag für professionelle museale Arbeit gemäss internationalen Standards. Die aktuelle Unterstützung der öffentlichen Hand von rund zehn Prozent hilft mit, die herausragende Vermittlungstätigkeit – und damit den Publikumserfolg – zu sichern. Bildung und Vermittlung ist eine der zentralen Museumsfunktionen. Was aber geschieht mit den übrigen Funktionen eines professionellen Museums: der Schaffung einer aussagekräftigen Sammlung, der wissenschaftlichen Aufarbeitung der historischen Objekte und deren gesellschaftlicher Bedeutung sowie der restauratorischen Erhaltung der Zeitzeugen? Ein Blick auf die Bemühungen eines privaten Instituts, welches öffentliche Funktionen übernimmt.

Beim Oldsmobile «Curved Dash» von 1902 handelt es sich um das bezüglich den damaligen Betriebsbedingungen wohl bestdokumentierte Fahrzeug aus der Frühzeit der Schweizer Strassenverkehrsgeschichte. Über 200 Briefe und Dokumente des Eigentümers lassen die Schwierigkeiten und Eigentümlichkeiten rund um dieses Pionierfahrzeug lebendig werden. Dieses amerikanische Fahrzeugmodell darf für sich in Anspruch nehmen, das erste in Serie hergestellte Automobil der Geschichte zu sein.

Der lange Weg zum Kulturgut

Massenkulturelle Güter sind per Definition keine Unikate oder Artefakte. Im traditionellen Verständnis der Kulturgeschichte entspricht also etwa ein Automobil aus der Pionierphase nicht einem Kulturgut. Nun belegt jedoch der Blick zurück ins 19. und 20. Jahrhundert, dass wohl nichts unser Leben so sehr verändert hat wie die Schlüsseltechnologien rund um die Mobilität. Damit können auch historische Automobile zu Zeitzeugen von höchstem kulturgeschichtlichem Wert werden.

Weit über die Schweiz hinaus übernahm bei diesem Prozess das Verkehrshaus eine zentrale Rolle. So rettete Verkehrshaus-Gründer Alfred Waldis im Jahre 1958 nicht nur das Wrack des Dampfschiffs «Rigi», vielmehr setzte er das Schiff in den Innenhof des kurz darauf eröffneten Ur-Verkehrshauses. Er nutzte es als Gartenrestaurant und machte es zum Herzen der ganzen Anlage. Damit war der wohl älteste erhaltene Seitenraddampfer vor der Verschrottung gerettet. Ganz entscheidend ist jedoch, dass mit der «DS Rigi» der Technikgeschichte an sich ein Denkmal gesetzt wurde. Das Dampfschiff war es «wert», erhalten zu bleiben und ins Zentrum gesetzt zu werden. Das waren zentrale implizite Aussagen des Verkehrshauses, und der Publikumserfolg gab dieser Aussage Recht.

Ganz konkret wurde damit die «DS Rigi» auch zum Vorläufer für die vielleicht bekannteste frühe Rettungsaktion für technische Kulturgüter. Die Dampferaktion auf dem Vierwaldstätter See vermochte Emotionen zu wecken und ist bis in die heutigen Tage sehr erfolgreich. Zwischen der Rettung der «DS Rigi» und der ersten Vierwaldstätterseedampfer-Aktion verschwanden jedoch noch diverse Raddampfer, wie etwa die «DS Helvetia», die «DS Schaffhausen» oder die zwischenzeitlich doch noch reanimierte «DS Blümlisalp».

Die «DS Rigi» darf als Pionierobjekt für die Wertschätzung von technischem Kulturgut in der Schweiz bezeichnet werden. Umgekehrt musste der historische Schiffskörper als einbetoniertes Gartenrestaurant herhalten und war durch diese Umnutzung entsprechend stark dem Verbrauch an Originalsubstanz ausgesetzt. Manchem Konservator und manchem Restaurator dürfte heute angesichts einer solchen Situation ein kalter Schauder über den Rücken laufen. Es ist dies Ausdruck einer veränderten Wahrnehmung und Haltung dem technischen Zeitzeugen gegenüber. Der lange Weg vom Schrott zum Kulturgut kann anhand der Restaurierungshaltung im Verkehrshaus sehr gut nachvollzogen und in drei Phasen unterteilt werden:

Popularisierung von Technikkultur

In der ersten Phase verstanden sich die historischen Objekte als Gebrauchsgegenstände der Ausstellung. So waren die meisten der Eisenbahnwagen im Verkehrshaus früher zugänglich und für die Besucher begehbar. Erhielt man interessante Automobile aus der Frühzeit, so wurden diese nach Möglichkeit in einer Lehrlingswerkstatt erneuert und fahrfähig gemacht. Diese Verjüngungskuren bezeichnet man aus heutiger Sicht eher als Renovationen denn als Restaurierungen. Der Idealzustand des Objektes wurde in seinem Neuzustand ab Werk gesehen. Eine technischhistorische Begleitung war noch weitgehend unbekannt. Beispiele für solche externen Renovationsprojekte waren der Pionier-Flugmotor der Gebrüder Dufaux oder das dritte Auto aus dem Kanton Glarus, der Oldsmobile «Curved Dash». Entsprechend dem pragmatischen Zugang zu den Objekten wurden dieselben vom Reinigungspersonal gesäubert und gewartet.

In der Wiederherstellung der Fahrfähigkeit sah man primär einen hohen didaktischen Wert. Mit den Fahrauftritten wurde nicht nur Begeisterung für industriegeschichtliche Objekte geschaffen, sondern auch eine höhere Akzeptanz der Bedeutung der Technikgeschichte.

Pioniere der technischen Zeitzeugen

Die zweite Phase: Ein verändertes Verständnis gegenüber dem technischen Objekt manifestierte sich in der Anstellung einer ersten Restauratorin und von technischhistorisch versierten Konservatoren. Die massenkulturell produzierten Objekte wurden als Zeugen ihrer Zeit begriffen. Den Restaurierungsarbeiten, welche noch meist von Fachleuten aus den technischen Gewerben ausgeführt wurden, ging eine Grundlagenbeschaffung zu den Objekten voraus. Die ursprüngliche Substanz und die Veränderungen am Objekt wurden definiert. Die Restaurierungsarbeiten und die vorgenommenen Veränderungen erhielten eine Doku- mentation. Die angestrebte Rückführung auf einen möglichst plausiblen Gebrauchszustand bewirkte im Schwerpunkt die Sicherung der noch vorhandenen Originalsubstanz. So wurden das historische Modell der Grubenmannbrücke (heute im Deutschen Museum in München) oder das originale Baumodell der Luzerner Luftschiffhalle von Restauratorin Bernadette Weibel als rein interne Restaurierungen gesichert. Die beiden entwicklungsgeschichtlich zentralen Automobile Lancia Lambda von 1927 und Tatra 77 von 1934 waren frühe restauratorische Projekte im Bereich ganzer, technisch komplexer Grosssysteme.

Die intensive Begleitarbeit führte zu einer veränderten Wahrnehmung des Wertes «original». Allererste Anzeichen eines Umdenkens konnten in der Folge vereinzelt auch bei den privaten Verkehrsmittel-Enthusiasten (Oldtimer-Fans) und bei entsprechenden Spezial-Werkstätten festgestellt werden. Mit der Schaffung eines neuen Verständnisses konnte das technische Objekt zunehmend auch in seiner historischen Dimension geschätzt werden.

Technisches Kulturgut

In der dritten Phase konnte auf Initiative und in der Verantwortung des Konservators Dr. This Oberhänsli im Verkehrshaus ein eigentliches Kompetenzzentrum für technisches Kulturgut geschaffen werden. Die Neuorganisation des Museumsdienstes führte vor acht Jahren die historisch orientierte Sammlungsseite sowohl mit den Abteilungen *Gestaltung und Ausstellungstechnik* wie auch mit dem neu geschaffenen Kompetenzbereich *Restaurierung und Objektunterhalt* zusammen. Erstmals wurden die Zuständigkeiten zwischen dem Unterhalts- und Reinigungspersonal im Bereich der Gebäude und Infrastruktur klar von den Pflege- und Betreuungsaufgaben im Bereich des technischen Kulturgutes unterschieden.

Für die Leitung dieser Abteilung machen Aspekte wie die speziellen Herstellungsbedingungen oder der komplexe Materialmix bei den industriell gefertigten Kulturgütern neue Formen von Restaurierungswissen notwendig. Da die Schweiz zu dieser Zeit noch weit entfernt von einem professionellen Ausbildungsangebot in diesem Bereich war, suchte das Verkehrshaus einen Spezialisten in Deutschland. Unter der Leitung von Wolf Meyer zu Bargholz – seines Zeichens Restaurator für technisches Kulturgut – konnten in der Folge effizientere Massnahmen zum Objektunterhalt und, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, auch Restaurierungsprojekte nach aktuellen Massstäben angegangen werden.

Im Vordergrund der Arbeiten stehen die Erhaltung des Zeitzeugen in seinem Übernahmezustand sowie reversible Rückführungen von sinn- oder vermittlungsstörenden Veränderungen. Die Breite der Formen von Restaurierungsprojekten zeigt sich in den Beispielen der frühen Zahnradlok «Gnom» von 1871, beim Elektrofahrzeug der Firma Tribelhorn von 1912 oder beim Motorrad «Motosacoche Jubilé» von 1931.

Leistungsträger Verkehrshaus

In einer zunehmend abstrakter werdenden Welt leistet das Museum als Kommunikationsplattform eine wertvolle Hilfe bei der persönlichen Orientierung. Aufgrund seines Publikumserfolges verfügt das Verkehrshaus über eine überdurchschnittliche Reichweite. Es macht also durchaus Sinn, dem kommerziellen Teil dieser Freizeitinstitution die musealen und wissenschaftlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Gemäss der aktuellen, vom Bund und seinen Regiebetrieben initiierten Wirtschaftlichkeitsstudie kann eine professionelle Museumstätigkeit nach ICOM jedoch erst durch einen entsprechenden Leistungsauftrag mit einer Verdreifachung der Beiträge geleistet werden. Selbst bei einer solchen Unterstützung bliebe der Selbstfinanzierungsgrad des Institutes immer noch bei über siebzig Prozent.

Da die Verkehrs- und Technikgeschichte primär ein nationales und internationales Phänomen ist, findet diese Thematik innerhalb unseres föderalen Kulturförderungssystems kaum Aufnahme. Kulturgüter aus Technik und Verkehr sind bei entsprechender Qualität also meist Denkmäler von nationaler Bedeutung. Es macht also durchaus Sinn, auf nationaler Ebene aktiv zu werden.

Die vom Verkehrshaus erbrachten Leistungen im kulturhistorischen Bereich der Sammlung und der Erhaltung von technischem Kulturgut sind mittelfristig gefährdet. Am Europäischen Tag des Denkmals rückt die kulturelle Bedeutung des Verkehrs für einmal in den Fokus des öffentlichen Interesses. Mit dem Verkehrshaus verfügt die Schweiz über eine einmalige und auch einmalig günstige Ausgangslage. Die derzeit von der öffentlichen Hand zugesprochenen Mittel zielen klar auf die touristischen Leistungen des Verkehrshauses. Die Nutzung und der Erhalt der nationalen Verkehrsmittelsammlung gemäss musealen Standards bleiben jedoch eine offene Aufgabe.

Résumé

Le Musée suisse des Transports et des Communications à Lucerne joue un rôle de pionnier dans le domaine de l'histoire des transports, de la technique et de l'industrie. Ses collections et ses activités ont un rayonnement bien au-delà des frontières de la Suisse. Comme par exemple l'exposition spéciale «MotoMotion – La Moto, aventurière et idole» (du 27 mars au 17 octobre 2004) qui est encadrée par toute une série compacte de manifestations

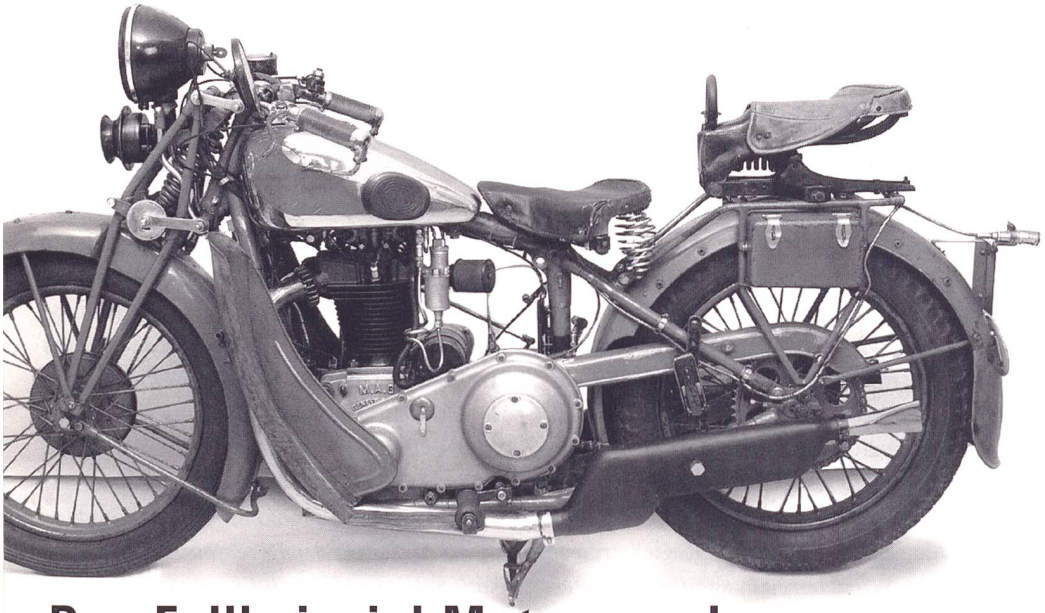
Le Musée est depuis toujours une organisation d'économie privée sans mission prévoyant l'exécution d'un travail professionnel de musée conformément aux normes internationales. Le soutien actuel des pouvoirs publics – environ dix pour cent du budget – contribue à effectuer un excellent travail de diffusion des connaissances et assure ainsi le succès auprès du public. Pourtant la formation et la transmission des connaissances ne sont que deux des tâches prioritaires d'un musée. Et qu'advient-il des autres fonctions d'un musée professionnel? La création d'une collection vivante, l'étude scientifique des objets historiques et de leur signification sociale, la conservation et la restauration des témoins du passé?

L'article se penche sur les efforts d'une institution privée qui assume des fonctions publiques dans le domaine historique et culturel des collections et de la conservation du patrimoine culturel technique. L'auteur nous explique de quelle manière étonnante la perception et l'attitude du public vis-à-vis des témoins techniques du passé se sont modifiées durablement au cours des années.

Verkehrshaus der Schweiz
Lidostrasse 5, 6006 Luzern

Telefon 0848 85 20 20, 041 375 75 75
mail@verkehrshaus.ch, www.verkehrshaus.ch

Öffnungszeiten bis 27. März: 10–17 Uhr
28. März–23.Oktober: 10–18 Uhr



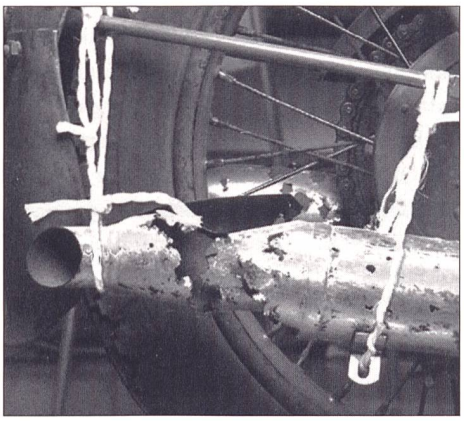
Das Fallbeispiel Motosacoche

Auf Anfrage der Fachhochschule für angewandte Kunst in La Chaux-de-Fonds wurde 2002 ein erstes Zusammenarbeitsprojekt initiiert. Ziel dieser Arbeit war in erster Linie ein Know-how-Transfer im Themenbereich des technischen Kulturgutes.

In der für die Schweiz noch jungen Studienrichtung der Konservierung und Restaurierung von technischem Kulturgut erarbeitete der Restaurator Rolf Fritschi (Archäologisches Institut der Universität Zürich) in einem Studiengang ein Restaurierungskonzept für die Motosacoche des Verkehrshauses.

Die Studenten erhielten durch die Zusammenarbeit mit dem VHS-Team um den Konservator This Oberhänsli ein Forschungs- und Lernobjekt in Form eines historischen Motorrades aus der Sammlung, eine *Motosacoche Typ 417 Jubilé Sport 500 ccm* aus dem Jahre 1931, für zwei Semester zur Verfügung. Ein Studententeam um Tobias Schenkel überführte das Motorrad in einen ausstellungsfähigen Zustand, welcher seiner letzten aussagekräftigen Nutzung entsprechen sollte. Auf die Wiedererlangung der Funktionsfähigkeit wurde jedoch in der Annahme verzichtet, dass sich die technischhistorische Aussage aufgrund der erforderlichen Modifikationen zu stark verändern würde.

Der leitende Restaurator für technisches Kulturgut im Verkehrshaus der Schweiz, Wolf Meyer zu Bargholz, begleitete das Projekt und hielt in La Chaux-de–Fonds diverse Vorlesungen zu seinem Spezialgebiet.



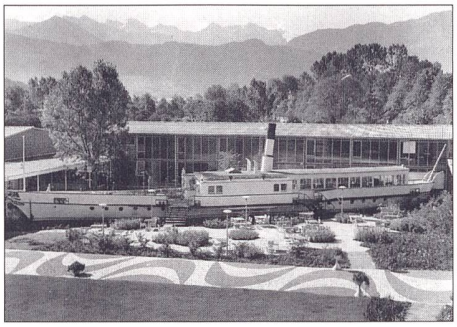
Die Motosacoche Type 417 Jubilé Sport 500 ccm, Baujahr 1931, ist seit 1965 in der nationalen Verkehrsmittelsammlung des Verkehrshauses der Schweiz. Während eine integrale Erhaltung des Motorradzustandes angestrebt wurde, macht es durchaus Sinn, die nicht der Marke entsprechenden (vgl. Form), völlig korrodierten und degradierten Auspufftöpfe durch Kopien zu ersetzen. Entstanden ist ein authentisches Objekt mit dem Charme und der Aura eines plausiblen Zeitzeugen.

Der Tipp

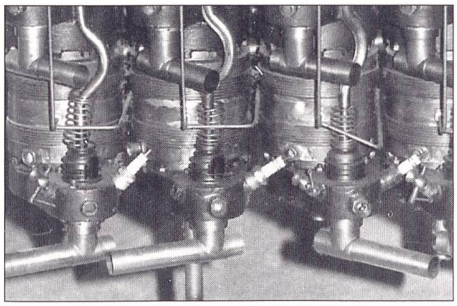
MotoMotion – Das Motorrad als Abenteuermaschine und Kultobjekt: Die Sonderausstellung im Verkehrshaus der Schweiz dauert vom 27. März bis zum 17. Oktober 2004. Im Vordergrund stehen die Geschichte des motorisierten Zweirades sowie eine emotionsgeladene Eventreihe über mehr als ein halbes Jahr. Am Denkmaltag treffen sich die Spezialisten für Vorkriegsfahrzeuge und ihre betriebsbereiten Maschinen.

Bei der Inbetriebnahme von Pioniermotorrädern aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg erleben die Besucher, warum man diese Gefährte zu Recht lautmalerisch «Töff» nannte und warum man heutige Motorräder eben nur noch Motorrad (allenfalls «Surr») nennen kann.

Abgesehen vom Erlebnis, historische Fahrzeuge in ihrem Funktionszustand sehen zu können, dient dieses Treffen der Spezialisten auch dem Austausch von Spezialwissen. Es ist dies übrigens ein Fachwissen um Fragen der Inbetriebnahme, der Betriebszustände, der Unterhaltsfragen, aber auch der Fahrtechnik und der Fahrdynamik. Alles Aspekte, welche die konventionelle Museumsarbeit bis zum heutigen Tag viel zuwenig berücksichtigt. Alles Aspekte auch, welche in immer geringerem Mass vorhanden sind. Handlungsbedarf für Technikhistoriker!



Der wohl älteste erhaltene Seitenraddampfer, die **«DS Rigi»** von 1848, war das dritte motorisierte Schiff, welches auf dem Vierwaldstättersee den Nord-Süd-Transitverkehr sicherstellte. Die «DS Rigi» ist aber auch ein Schlüsselobjekt in der schweizerischen Wahrnehmung von Technikkultur im Allgemeinen und der Verkehrsgeschichte im Speziellen.

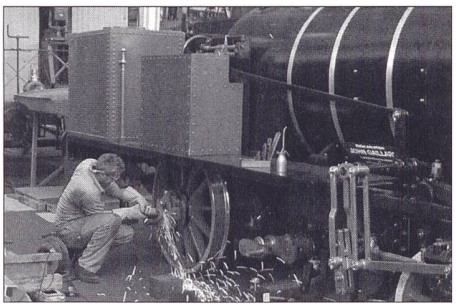


Der **Dufaux-Flugmotor** wurde am Pariser «Salon de l'Automobile» von 1907 ausgestellt und erregte mit seiner Leistung von 120 PS bei nur 85 kg Konstruktionsgewicht grosses Aufsehen.

1968 gelangte der Motor in einem fragmentarischen Zustand ins Verkehrshaus. Die danach eingeleitete Restaurierung erfolgte ohne weitere fachtechnisch-konservatorische Begleitung (Bildausschnitt Zustand nach Restaurierung, ca. 1971). Im Sinne einer Komplettierung wurden auch die fehlenden 19 Ansaugrohre neu angefertigt und montiert. Vergleicht man die Rohrführungen mit einer später aufgefundenen Fotografie des Ablieferungszustandes des Motors von 1907, erkennt man unschwer das sinnentstellende Resultat der Renovierung.

Das Hotelfahrzeug **«Mathilde»**, ein Elektromobil der Firma Tribelhorn von 1912, wird auf Wunsch des Eigentümers vom Verkehrshaus fahrfähig gehalten. Auf der Suche nach Spezialisten für die ursprüngliche Elektromechanik dieses Fahrzeuges konnte ein deutsches Restauratorenteam mit einem Fachmann für Bergbauelektrik beigezogen werden. Erstmals dürfte so in der Schweiz eine komplexe Automobilelektrik nach professionellen restauratorischen Massstäben revidiert worden sein.

Aus der Sammlung der über hundert Personenwagen sollte dieses erste serienmässig hergestellte Stromlinienfahrzeug aus dem Jahre 1934 als weltweit bestrestaurierter **Tatra 77** ausgestellt werden können. Fahrfähigkeit und splendide optische Präsenz des Fahrzeuges verstanden sich als Rahmenbedingungen. In der Folge ging dieses technisch herausragende Fahrzeug des genialen tschechischen Konstrukteurs Hans Ledwinka mit der spektakulären Autoausstellung «Cars of the Century» auf Weltreise.



Die **«Gnom»**, Baujahr 1871, ist die erste Lok der Welt, welche erfolgreich den Adhäsions- mit dem Zahnradantrieb kombinierte, und die älteste in der Schweiz gebaute und erhaltene Dampflok. Als Versuchsträger der Zahnradtechnik steht sie auch am Anfang der Bergbahnentwicklung und der Mechanisierung des alpinen Tourismus. Um möglichst viele Spuren der Betriebsgeschichte der «Gnom» zu erhalten, wurde die Lok in den verhältnismässig gut dokumentierten Zustand von 1956 zurückrestauriert. In einem dreijährigen Projekt wurde die Lok vor den Museumsbesuchern nach musealen Grundsätzen restauriert und in enger Zusammenarbeit mit den Freiwilligen der Dampfgruppe OeBB wieder betriebsfähig gemacht. Nicht Dampf-Perfektionismus, sondern Authentizität und die Tradierung von historischem, technischem und betrieblichem Wissen war das Ziel.