

# "Der schmale Grat" : technische Exponate zwischen Bewahrung und Nutzung

Autor(en): **Meighörner, Wolfgang**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft 84

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037490>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# „Der schmale Grat“

## Technische Exponate zwischen Bewahrung und Nutzung

Wolfgang Meighörner, Direktor der Tiroler Landesmuseen Innsbruck

### Vorbemerkung

Dr. Wolfgang Meighörner war schon in seiner früheren Funktion als Chef des Zeppelin-Museums für uns OCS-ler kein Unbekannter. Er führte vor einigen Jahren unsere ganze Helferschar durch sein Museum, er besuchte uns auch. Sein letzter Besuch galt unserem neuen Museum. Er hatte grosse Freude an unserer Darbietung. Die Kombination von Herzblut, Maschinen und Material und Geschichten dahinter, unsere Freiwilligkeit, der Mut, das Museum jeden Tag unbedient offen zu halten, die beispielhafte Kooperation mit unserem Partnerbetrieb „wunderbar“ sei einzigartig. Er empfahl uns gar, uns um den Europäischen Museums-Förderpreis zu bewerben... und er hat uns ein Manuskript mitgebracht, das wir hier gerne abdrucken (leicht gekürzt).

„Dies ist kein wissenschaftlicher Vortrag und folglich auch kein mit Fussnoten gespickter Beitrag für eine Publikation. Vielleicht enttäuscht Sie das; vielleicht vor allem deshalb, weil wir zwar richtigerweise immer wieder die Museumsarbeit auf die Basis der Wissenschaftlichkeit stellen, dabei aber gerne vergessen, dass unsere „Kunden“ mit großer Mehrheit eben keine Wissenschaftler sind – und daher die gewählte Sprache gar nicht verstehen. Wir sind daher thematisch nicht nur beim „schmalen Grat“ hinsichtlich der Frage der Erhaltung technischen Kulturgutes, sondern – mindestens ebenso grundsätzlich – auch bei der Frage, wie wir die Wege zur geeigneten Vermittlung finden. Ein weites Thema, das wir sicherlich hier nicht werden abschließen können. Wenn es gelänge, Diskussionsstoff zu liefern, würde es mich freuen. Es sind also Äußerungen eines Menschen, der seit Jahrzehnten mit Technikgeschichte befasst ist – und mit dem Museumswesen. Aus den dort gewonnenen Erfahrungen (und aus der privaten Liebe zu altem technischen Gerät) sublimieren sich die folgenden Ausführungen. Manch einem mag das zu praxisbezogen aussehen – aber damit wären wir ja schon wieder beim Thema...

Bevor wir vermitteln können, haben wir uns den sattsam bekannten anderen Aspekten museologischer Tätigkeit zuzuwenden: wir müssen sammeln, bewahren, erforschen und vermitteln.

Wenn wir dies im Hinblick auf technische Kulturgüter machen, so reicht es nicht, einen Gegenstand in der Form zu bewahren, wir müssen uns auch mit dessen Geschichte, seiner Funktion, mit seinem Kontext befassen. Das klingt ein wenig trivial und dennoch ist es – blicken wir auf unser tägliches Umfeld – doch allzu häufig, dass die inhaltlichen Schätze nicht gehoben werden, dass ein Exponat nur teilweise seine

Wirkung entfalten kann, einfach, weil wir einiges nicht wissen, nicht wissen wollen oder mit dem, was sich da auftut, selbst nicht umgehen können.

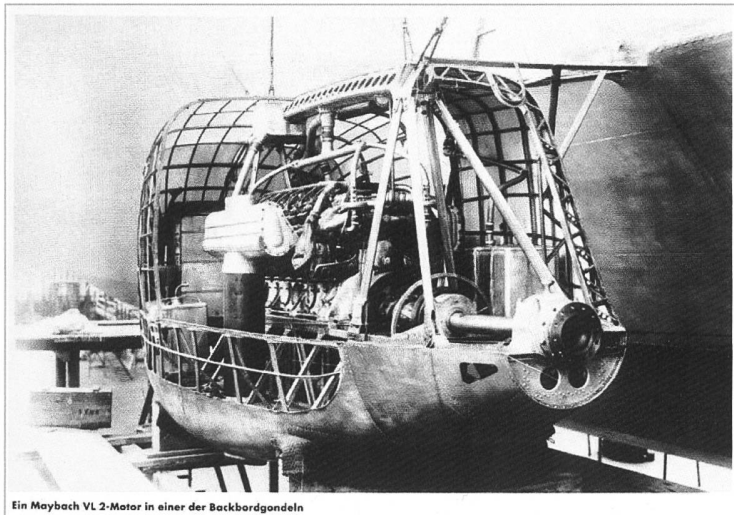


Auf dem Bild, das ich Ihnen hier zeige, ist sicher eines der schönsten Automobile, die in Tschechien gebaut wurden, zu sehen. Ohne Frage eine Designikone. Auch! Aber eben auch viel mehr. Und nun steht es in der Pinakothek der Moderne in München auf einem Sockel (damit auch ganz sicher die von den Gestaltern erdachten Proportionen und Linienführungen nicht mehr stimmen!) und sagt im besten Falle, dass es ein schönes Stück Blech ist. Kein Wort zur Technik, zur aufkeimenden und schnell im politischen Wirbel untergegangenen Auto-Industrie in Tschechien; kein Wort zur versuchten und dann von den Russen abgewürgten Wiederbelebung der Tatra-Nobelkarossen-Produktion usw. Kein Wort auch zur Rolle der Stromlinienforschung, zur Vorbildfunktion für den VW „Käfer“. Die Liste ließe sich fortsetzen.

Ich habe es immer wieder erlebt, dass vor allem eines gerne hintan gestellt wird: die im Exponat enthaltene Emotion. Ich bin mir nicht sicher, woran das liegen kann, aber gewiß spielt Unsicherheit eine Rolle; es spielt die Anerkennung der Fachkollegen eine Rolle resp. deren Gegenteil, damit die Forderung nach Wissenschaftlichkeit. Und schon verlassen wir

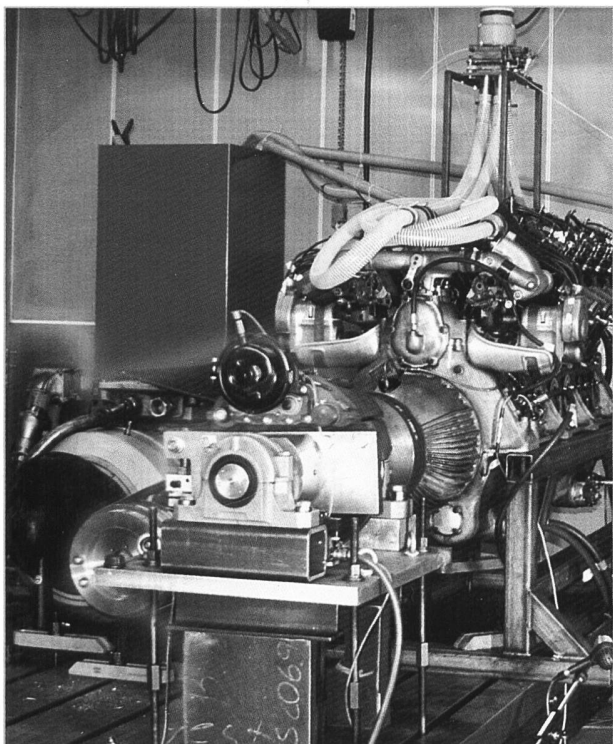
diesen individuellen Pfad, schon versperren wir uns der Emotion.

Zur Fähigkeit, Emotionen auszulösen, darf ich Ihnen ein kurzen Beitrag über die „Wiederbelebung“ eines Maybach-Motors aus LZ 127 „Graf Zeppelin“ nicht vorenthalten.



Ein Maybach VL 2-Motor in einer der Backbordgondeln

Das Projekt, das in Zusammenarbeit mit einer Fachhochschule in Friedrichshafen 2003 auf den Weg gebracht wurde, war umstritten, auch im Kollegenkreise. Und es war auch nicht gefahrlos für das Objekt. Andererseits konnten die authentischen Geräusche und zahlreiche andere Erkenntnisse bis hin zu konstruktiven Details auf anderem Wege nicht wieder gewonnen werden.



Und wir haben das auch mit aller Akribie umgesetzt – in immerhin zwei Jahren. Dass dabei Museen mit

ihrer Infrastruktur an Grenzen gelangen, liegt auf der Hand. Ich war davon ausgegangen, dass die Nachfolgefirma des Herstellers Maybach, die heutige MTU, das auf ihren Prüfständen sicher machen würde. Weit gefehlt! Kaltlächelnd wurde mir beschieden, dass man sich damit nicht mehr befasse, dass es überdies kein Dieselmotor sei und zu teuer sei es allemal. Ein befreundeter Industrieller, der in einem ähnlichen Sektor tätig war und – sagen wir – Motoren-affin – ist, nahm uns auf, stellte uns für sechs Wochen einen Prüfstand nebst Besatzung zur Verfügung.

Ein Radiobeitrag, der vom SWR erstellt wurde, brachte vor allem die Reaktionen auf den Punkt, die eintraten, nachdem der Motor schließlich angelaufen und nach einer Minute wieder verstummt war. Es war schon beeindruckend, dass technische Aspekte nur einen verschwindend geringen Anteil an den Reaktionen hatten – die Masse waren emotionale, teils pseudo-erotische Äußerungen, in denen sich das überwiegend männliche Auditorium erging. Von „Rundungen“ war die Rede, die Vokabel „geil“ wurde

wiederholt verwendet; die Spitze der „Ausbrüche“ war wohl die Behauptung in schwäbischem Dialekt, dass „ein Orgasmus ein Scheiß dagegen sei“. Der erste Herr, der zu hören ist, ist übrigens der damalige Vorstandsvorsitzende von MTU. Im geheimen war er dann offenbar doch ein aficionado und wie alle anderen Teilnehmer emotional bewegt; von einem Stück Technik, das schon lange ausgestellt gewesen war, das aber ohne Geräusch, ohne olfaktorische Komponenten, ohne Bewegung offenbar sein Potenzial an Informationen nicht oder nur in sehr geringer Weise hatte vermitteln können.



Für die Beteiligten und die geladenen Gäste war die Wiederinbetriebnahme ein gelungenes Fest und Anlass zu intensivem Gedankenaustausch.

Die Zahl der Begeisterten (die notabene fast einhellig nach dem Testlauf sagten, dass man sich gar nicht hätte vorstellen könne, „dass Museen sowas überhaupt machen“), war groß, wie das Bild der Feier, die bis weit in die Nacht reichte, belegt.

Für Objekte und technische Artefakte – zumindest originär funktionsfähige – besteht sicher einvernehmlich die Forderung der Bewahrung. Wenn wir einig sind, dass Form und Funktion nebst Kontext das sind, was wir bewahren und vermitteln wollen, so stellen sich verschiedene Fragen.

Hier ist zum einen die nach der Gefährdung durch Inbetriebnahme zu stellen. Natürlich: es kann beim Betrieb eines historischen Kfz einen Unfall geben, eine technische Panne. Dies würde dann zur Geschichte des Exponates hinzuwachsen, so wie dies mit allen anderen Pannen in der Nutzungszeit des Objekts auch geschehen ist.

Wenn wir aber bei der Forderung nach der Bewahrung der Originalsubstanz bleiben, dann müssen wir fast schon mit dem alten Auto fahren – was uns ja auch noch hinsichtlich der Überlieferung zum Betrieb die eine oder andere Information geben kann und auch noch Spaß macht!

Zur Gefährdung durch den „Nicht-Betrieb“: wenn wir wissen, dass der Wellendichtring heutiger Prägung recht neu ist und dass dessen Vorgänger aus mit Fett verpresstem Filz bestand, dann wissen wir auch, dass man die a) nachfetten muss und b) bewegen. Wenn man das nicht tut, dann härtet das aus und bei der kleinsten Bewegung ist das Original unwiederbringlich zerstört. Nicht zuletzt deshalb hat auch der frühere Präsident des Maybach-Clubs immer wieder festgestellt, dass man mit den Autos fahren müsse. Er begründete das allerdings mit dem Satz, dass „ein Maybach ein Fahrzeug sei und kein Stehzeug“ ...

Ein weiterer Komplex, dem wir uns hier nähern müssen, ist naturgemäß derjenige nach der Restaurierung resp. dem Restaurator/der Restauratorin. Richtig verstanden ist mit Restaurierung umschrieben, dass der tradierte Zustand erhalten wird.

Aber wir brauchen nicht nur den akademisch geschulten Restaurator (den gibt es im technikgeschichtlichen Bereich m. W. zumindest noch nicht!), sondern wir benötigen Menschen mit Intuition, Interesse, handwerklichem Geschick und der Bereitschaft zum Denken in größeren und komplexen Zusammenhängen. Menschen wie der leider viel zu früh verstorbene Thomas Dangel, der sich mal mit dem Satz umschrieben hat, er sei „ein Mensch mit Passion und ölige Hände“. Wenn ich an die Restaurierung von alten Kfz (und das stehe hier nur pars pro toto!) denke, so sind dort derart viele Fachrichtungen aufgefordert, dass die Zahl derjenigen, denen man eine solche Projektarbeit zutrauen möchte umgekehrt proportional zu den geforderten Honoraren ist.

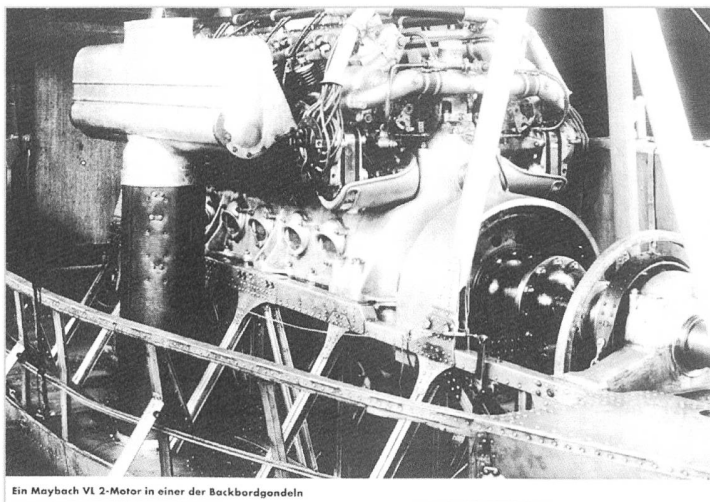
Und gleichzeitig müssen wir einen weiten Bogen um diejenigen machen, die durch „neu machen“ mehr zerstören als dies jemals durch Inbetriebnahme gelingen würde; die Produkte abliefern, die neuer sind, als sie jemals aus

der Fertigung in ihrer Ursprungszeit herauskamen. Im Grunde brauchen wir den aficionado mit historisch-museologischem Verständnis, der auch noch sein Handwerk versteht – und vor allem weiß, wann er aufhören muss zu restaurieren.

Hier könnte ich mir auch vorstellen, dass man mit einem gut organisierten und mit einem klaren Qualitätsmanagement versehenen Ehrenamt gute Ergebnisse erzielen kann – und zudem wirkungsvolle Botschafter für den Erhalt technischer Denkmäler und Objekte heranzüchtet. Was jedoch keinesfalls die Messlatte sein kann (und ich sage das gerade in einer Zeit, in der Stadtkämmerer versucht sind, die Werte der in den Museen verwahrten Bestände bilanztechnisch zu aktivieren), ist ein Streben nach einer Wertsteigerung. Was für uns zählen muss, ist die komplexe Informationsfülle aus Erscheinungsbild, technischer und betrieblicher Information und historischem Kontext! Leider sind wohl die Zeiten vorbei, in denen sich große Firmen der Erhaltung historisch gewordener ehemaliger Produkte angenommen haben – natürlich bevorzugt der eigenen Produkte.

Zum Schluss eine Bitte, die vielleicht ein wenig schlicht klingen mag, es aber keineswegs ist. Nehmen Sie die technischen Geräte, die sich in ihren Sammlungen befinden, ernst. Behandeln Sie sie genauso gut wie sog. „echte Kultur“. Und versuchen Sie, vielleicht zuerst mal bei sich selbst, die Qualität von Emotionen, die diesen bisweilen so spröde wirkenden Relikten der Vergangenheit gleichfalls innewohnt, wirken zu lassen. Und entsinnen Sie sich der Tatsache, dass die akustische und olfaktorische Wahrnehmung (weniger wissenschaftlich: wenn es lärmt und stinkt; Anm. des Redaktors) für den Menschen noch vor dem Sehen liegt. In vielen Museen hat man das scheinbar flächendeckend vergessen.

*Aus dem Vortrag von PD Dr. Wolfgang Meighörner anlässlich der Tagung der ICOM (Internationaler Museumsrat) vom 22.06.2012, in Wolfurt; mit Genehmigung des Autors.*



Ein Maybach VL 2-Motor in einer der Backbordgondeln