

Das automobiler Kulturgut in der deutschen Forschungslandschaft

Das Kulturgut

Die aktuelle Lebenswelt ist nicht denkbar ohne das Automobil. Alle sind wir damit verbunden und darauf angewiesen, ob wir dies wollen oder nicht. Wie viele geben mehr für das Auto aus als für das Essen, einem bestimmenden Indikator einer Kultur! Es scheint uns wichtiger zu sein als viele andere Dinge des Lebens. Insofern ist es ein dominanter kultureller Faktor, mit dem wir über die Nützlichkeit hinaus viel an geistigen und materiellen Werten verbinden. Erst Eisenbahnen, dann Automobile und Flugzeuge haben den Lebensraum (Städte und Landschaften) und das Verhältnis der Menschheit zu Raum und Zeit drastisch verändert.

Die historischen Belegstücke dieser Kultur können Sie sehen, hören; berühren. Dies alles sind einfache, in unserer Entwicklung ursprüngliche Zugänge zu Kulturgut, die wie Musik etwa oder gegenstandslose Malerei¹ an Emotionen rühren. Ihre Aufnahme findet unbewusst statt; sie löst, wie man heute weiß, Sekunden vor dem bewussten Gedanken Ströme im Gehirn aus. Diese Emotionen sind somit auch bei all den Menschen wahrscheinlich, die sich ihre Wahrnehmungen kaum je bewusst machen und auch nie gelernt haben, diese zu verbalisieren – es betrifft vermutlich die Mehrheit der Bevölkerung. Das automobiler ist demnach ein Kulturgut, das gerade in einer Demokratie aus gesamtgesellschaftlicher Verantwortung unbedingt zu würdigen, ja zu propagieren ist. Das politische System aber reagiert auf sich äußernde Interessengruppen. Sie haben die Verantwortung zu übernehmen, dass allen, unabhängig von Herkunft und Bildung, die ihnen nahe, die ihnen zugängliche Kultur qualitativ hochstehend zur Verfügung steht. Der Parlamentskreis greift hier etwas auf, was seit der Gründung der Museen der Arbeit u.a. im

¹ Beide werden durch Wellen an uns übermittelt, die sich durch ihre Länge voneinander unterscheiden, die für uns sichtbaren optischen und die für uns hörbaren akustischen.

Kulturbetrieb etwas ins Hintertreffen geraten ist: Es sind dies die Kultur bestimmenden Objekte des Alltags, deren dominantes Beispiel das automobiler Kulturgut ist. Die historischen Kraftfahrzeuge leisten es, falls sie authentisch erhalten und gut konserviert sind, die Tiefe der Menschen zu erreichen, ihre Emotionen zu wecken und zu ordnen, ihre Erinnerungen zu konkretisieren. Und sie leisten Kulturarbeit und bringen die Menschen unterschiedlichster Herkunft mit einander ins Gespräch. Sie bilden genau so wie es Beuys intendiert hat, als **soziale Skulptur** eine Kommunikations- und Reflexionsebene für alle.²

Was genau aber ist denn Kultur?

Der „evolutionäre Schritt der Menschwerdung“ wird in großen Teilen der europäischen Geistesgeschichte mit „der Kulturfähigkeit als natürliche Anlage begründet“.³ Die „aktive Anpassung, Gestaltung und Veränderung der Umwelt“ und „der eigenen Verhaltensweise“ liegt genauso in der Definition des Wortes **Kultur** wie die materiellen und immateriellen Werte, die wir dem, was aus diesem Handeln entsteht und unser Leben bestimmt, zuschreiben.

In der Kultur unserer Vorfahren, ihrem Tun, Streben, Hoffen und in ihren Werten finden wir unsere Identität. Wir können uns daran orientieren oder auch – oft in jungen Jahren – dagegen stemmen, andere kulturelle Formungen suchen und entwickeln. Und wir können, wenn wir mit dieser Identität feste Füße unter dem Boden haben, eine erweiterte Identität finden, Neues integrieren. Wir haben aber immer die Möglichkeit, bei Bedarf auf die Kultur der direkten oder historisch weiter zurückliegenden Ahnen zuzugreifen.

² Die wissenschaftliche Restaurierung hat die Objekte den Menschen entsprechend zur Verfügung zu stellen. Vgl. Keller, Erhaltung von Sachzeugnissen der Industriekultur, in: Beiträge zur Erhaltung von Kunst und Kulturgut, VDR, 2010, H1 und 2011, H1.

³ Langenbacher, Rytlewski und Weyergraf (Hsg.), Kulturpolitisches Wörterbuch, Bundesrepublik Deutschland / DDR im Vergleich, Stuttgart 1983, 344.

Kultur in der modernen Gesellschaft ist ein vielfältiges System, das von der geisteswissenschaftlichen Forschung über die Kulturschaffenden und die Kulturpflegenden bis zu den Nutzern reicht. – So verhält es sich in der etablierten Kultur. Das objektbezogene automobiler Kulturgut ist in der Forschungslandschaft nicht etabliert. Als herausragendes Beispiel einer vielschichtigen inhaltlich alle Bereiche des Lebens betreffenden Alltagskultur bietet es gerade dadurch die Chance, das kulturpolitische System aufzubrechen und vom Nutzer, von der Basis und von den Sammlern her, von den Personen, die in weiten Teilen auch die Kulturpflege leisten, aufzubauen. Dort liegen immense Kenntnisse und viel Können; öffentliche Kulturpfleger (Restauratoren und Kuratoren in entsprechenden Museen) gibt es nur wenige, die geisteswissenschaftliche Forschung, die in dem Fall von der Technikwissenschaft zu leisten ist, ist im Vergleich zu anderen Bereichen der Kulturgeschichte verschwindend; historiographische Arbeit wird vor allem von Firmen geleistet, was zwar sehr wichtig, aber doch in gewissem Sinne auch befangen sein mag.

Es könnte hier also der ideale Fall entstehen, dass dieser verbreitete aber offiziell wenig beachtete kulturelle Bereich sich in einer Interaktion von Nutzern, Pflegern und Wissenschaftlern zu einem gesellschaftlich tragenden Bereich der Kultur formt.

Wissenschaft und Kultur

Die Kulturgeschichte versucht, die für eine Gesellschaft in hohem Maße Identität stiftenden kulturellen Momente in ihrem gesamtgesellschaftlichen Zusammenhang und in der immerwährenden Vermischung der kulturellen Traditionen nachzuvollziehen. Sie tut dies seit langer Zeit, wo es um immaterielle Werte geht; die Geistesgeschichte im Sinne ihrer geistigen Eilte ist in weiten Teilen präzise erforscht. Die in Materie geformte Kultur in Museen und in Obhut der Denkmalpflege wird ebenfalls erforscht, wo es um religiöse künstlerische und architekturhistorische Werte geht.

Wo es um die **immateriellen** kulturellen Werte einer schweigenden Mehrheit (auch in den

demokratischen Ländern!) geht, wurde ethnologisch und sozialhistorisch viel geforscht und wissenschaftliche aufgearbeitet. Wo es aber an die **materielle Kultur**, im Sinne der faktischen Objekte geht, die aus spezifischen Werkstoffen entstanden sind, ist die wissenschaftliche Aufarbeitung gerade bezogen auf die Neuzeit und Moderne mager. Zwar gibt es einen sogenannten **material turn** in den Geisteswissenschaften in Deutschland: Es werden da in hoher Qualität auf der Basis von schriftlichen, meist geistesgeschichtlichen Quellen die Objekte und Materialien bezüglich ihrer soziokulturellen Bedeutung erforscht. Eine wesentliche Quelle aber, **das kulturhistorische Objekt**, das das geistige Potential, das Wissen und Können der Menschen, ihre geistige Leistung **speichert** und von ihrer physischen und psychischen Lebensgestaltung zeugt, ist der Geisteswissenschaft zwar in der Archäologie, nicht aber bezogen auf Neuzeit und Moderne zugänglich. Es wäre zu initiieren, dass im Miteinander von Geistes-, Konservierungs-, Ingenieur- und Naturwissenschaft⁴ sowie unter Einbeziehung von Erinnerungsträgern (*oral history*) die historische Wahrheit von Objekten aus Neuzeit und Moderne offen gelegt wird.

In der von Fachgebieten geprägten Forschungslandschaft ist ein so gleichwertiges Miteinander der Wissenschaften leider nur schwer zu erzielen. Die in Deutschland gegebene Situation mit nur wenigen Lehrstühlen in Technikgeschichte und nur einer Professur in Restaurierung dieser Objektkategorie ist für die Erforschung des automobilen Kulturguts als **Leitelement**, ja als archäotypisches Phänomen der Industriekultur, besonders schwierig, um – mit Blick auf die gesamtgesellschaftliche Bedeutung - nicht zu sagen dramatisch.

Gerade in Deutschland wurden ab dem letzten Drittel des 19. Jahrhundert die Industrie schnell zum tragenden gesellschaftlichen Faktor und damit zur Kultur des Landes. Chemische, ingenieur- und materialwissenschaftliche Forschung verbunden mit einem klugen Verkehrskonzept und eine historisch beispiellose

⁴ Empirische Forschung. Dokumentation und Analyse durch Ingenieur-, Konservierungs- und Naturwissenschaft (neuzeitarchäometrische Analytik) Sichtung der Archivalien durch technikhistorische Forschung - hermeneutische Leistung: Einbinden der Ergebnisse in den historischen, den soziokulturellen Kontext.

Förderung der wissenschaftlichen und auch ästhetischen Bildung machten es möglich. Wo zu anderen Zeiten Kathedralen gebaut worden waren, wurden nun die größten Ausgaben in die Materialforschung gesteckt. Ohne diese Investitionen, wäre, was die Ingenieure dann in atemberaubender Abfolge erfunden und entwickelt hatten, nicht möglich geworden. In unübertroffen hoher Dichte zeugen gerade die Kraftfahrzeuge davon. Ihre Wahrheit bezüglich der gesellschaftlichen Wünsche, der Anforderungen und technologischen Antworten darauf, liegt in der historischen Substanz selbst, in den vielfältigen, kontinuierlich weiter entwickelten Werkstoffen, in der Ingenieurtechnik, in der oft stilbildenden ästhetischen Form und Ausstattung.

Mit dem Blick auf Deutschland aus einem fernen Land muss man sich fragen, an welchem Ort wir diese immense Leistung in der Entwicklung moderner Werkstoffe und der Lösung ingenieurtechnischer Detailfragen vermitteln, wo die Dichte an Bedeutung, die auch unter der Motorhaube und Karosserie liegen, thematisiert wird, in welcher musealen Einrichtung auf die Erhaltung der originalen Materialien geachtet, wo sie der historischen Forschung zur Verfügung gestellt werden.

Kulturpolitischer Bedarf und Wünsche

Abschließen möchte ich mit einem Zitat von einer Internetplattform darauf hinweisen, wie dringlich es ist, im Bereich der Alltagskultur, die Jugend da abzuholen und kulturell zu verankern, wo wir sie durch ihre aktive Funktion in der objektbezogenen Konsumwelt hingestellt haben:

„Ihr wollt wissen, wer wir sind? Woher wir kommen? Was uns bewegt? Wir werden es euch verraten:

Wir sind der Wandel der Zeit, wir sind der Wind der Bewegung, die nächste Generation. Wir sind die Antwort auf euch, denn wir sind eure Kinder.

Entwurzelt und orientierungslos habt ihr uns in diese Welt geworfen, ohne uns zu sagen wohin wir gehen sollen, wo unser Weg liegt.....“⁵

In ähnlicher Form äußert sich die Jugend an vielen Stellen im Netz, oft genug mit einer nach

⁵ http://identitaere-bewegung.de/?page_id=35 13.03.13 1.57h

rechts gerichteten Neigung. Es ist dringend, dass wir das ernst nehmen und gegensteuern, dass das was Vater und Mutter, was Großeltern, Ur- und Urgroßeltern gelebt, geleistet und produziert haben, eine Beachtung und Würdigung erfährt.

Der Pflege und restaurierungswissenschaftlichen Erforschung und Bearbeitung von Objekten der Industriekultur widmen wir uns seit 20 Jahren an der HTW Berlin als – bis auf eine kleine Einrichtung in der CH – einzige Einrichtung in Europa⁶. Wir meinen, dass ebenso wie die hoch gepriesenen Museumsobjekte, eine ebenbürtige authentische Erhaltung von großen und kleinen mobilen Objekten der Industriekultur ein wesentliches soziales Steuerungsmittel gegen geistige Verarmung und Orientierungslosigkeit sein kann. Für die Identitätsbildung breiter Bevölkerungsschichten ist es wesentlich, dass punktgenaue wissenschaftliche Erforschung und Erhaltung des automobilen Kulturguts, als wesentlichem Beispiel der Alltagskultur, kulturpolitisch stärker in der Vordergrund rückt. Wir wünschen uns von Ihnen und Ihrer Behörde, sehr geehrter Herr Staatsminister, vor allem eine Differenzierung zwischen musealen Objekten, die gesamtgesellschaftlich für Erforschung und Erinnerungskultur zur Verfügung stehen, und den von den Besitzern selbst genutzten Oldtimern, die im ähnlichen Sinne wie denkmalgeschützte Wohnobjekte in einem bestimmten Maße weiter funktionsfähig bleiben und im Kreis ihrer Besitzer und Nutzer ein hohes und notwendiges Identifikationspotential bieten.

Berlin, 1.6. 2013

Prof. Ruth Keller

⁶ Kulturpolitisch vorausschauend auf Initiative des Kultursenats von Berlin (und auch des damaligen Restauratorenverbands ADR) in der Vorlage des Wissenschaftssenats Nr. 277/91 festgelegt und vom Berliner Abgeordnetenhaus beschlossen.