



# FLIEGENDE DENKMÄLER

## HISTORISCHE LUFTFAHRZEUGE ALS BEWEGLICHE TECHNISCHE KULTURGÜTER



Kulturgüter mit einem Anspruch auf Unterschutzstellung findet man in mannigfachen Formen überall auf der Welt. Im Hinblick auf die Vergänglichkeit der Güter ist besonders in den letzten Jahrzehnten die Bereitschaft zum Erhalt solcher Objekte stark angestiegen. Diese Welle erfasste auch bewegliche Kulturgüter mit technischem Aspekt, wie z. B. historische Kraftfahrzeuge, Eisenbahnen, Schiffe und nun auch Luftfahrzeuge, von denen bereits einige als Denkmal anerkannt wurden.

ROLF MEIERKORD, H.-HENNING BLOMEYER  
Bilder: GERD HERMJACOB

Mit dem Begriff „Denkmal“ verbinden viele Bundesbürger hauptsächlich ältere Bauwerke mit historischer Bedeutung, die bereits einige hundert Jahre auf dem Buckel haben können. Doch die Luftfahrt ist gerade einmal 100 Jahre alt geworden und im Vergleich mit den alt-ehrwürdigen Denkmalsbauten sind die fliegenden Objekte noch „junge Hüpfen“. Nun sind Gebäude naturgemäß langlebige Objekte, Flugzeuge dagegen nicht. Die rasante Entwicklung, die die Luftfahrt in den vergangenen 100 Jahren gemacht hat, ist atemberaubend, so wie die in vielen anderen Bereichen der Technik.

Neue, modernere Maschinen sind dabei, die oft noch gar nicht so alten Schätzchen aus dem Verkehr und der täglichen Verwendung zu drängen. Allein die mögliche Gewinnsteigerung durch eine bessere Rentabilität, oder der Zwang, aufgrund neuer Lärmschutzverordnungen auf leisere Muster umzusteigen, verkürzt die Lebensdauer der älteren Maschinen rapide. Allein bei der Betrachtung dieser Fakten wird bewusst, dass die Evolution in der Luftfahrttechnik noch längst nicht stagniert. Die Gefahr, dass ausrangierte, teilweise noch junge „Oldtimer“ der Verschrottung anheimfallen und damit vom Himmel verschwinden, ist sehr hoch. Auf diese Weise sind bereits viele Flugzeugmuster schlichtweg ausgestorben.

Der Wunsch und Bedarf, dass insbesondere Luftfahrzeuge für die Nachwelt erhalten bleiben, die in der technischen Entwicklungsgeschichte Meilensteine darstellen, ist mittlerweile stärker ausgeprägt. Es ist also nicht das Alter des Objekts allein, das eine Unterschutzstellung befürwortet, sondern die Tatsache, dass ein besonderer Bezug zu der Entwicklungsgeschichte der Luftfahrt besteht.

Deutschland ist die Wiege der bemannten Luftfahrt mit Geräten, die schwerer als Luft sind. Das haben wir zum großen Teil Otto Lilienthal zu verdanken. Der erste auch wirtschaftlich erfolgreiche Motorflug fand in den USA durch die Gebrüder Wright statt. Sie bauten mit Hilfe der wissenschaftlichen Hinterlassenschaft Lilienthals ihren Flyer und hatten damit große Erfolge. Der Werdegang des Segelflugs allerdings war anfangs wiederum eine rein deutsche Angelegenheit. Von der Wasserkuppe aus nahm diese Sparte des Luftsports einen beispiellosen Aufschwung. Insbesondere dieser nationale Aspekt gibt Anlass, sich um schützenswerte Segelflugzeuge verstärkt zu bemühen.

Bleiben wir einmal beim Segelflug und nehmen ihn als Beispiel für alle anderen Sparten der Luftfahrt. Die Anstrengungen des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug auf der Wasserkuppe zusammen mit dem „Rhönflug Oldtimer Segelflugclub Wasserkuppe“ und dem international agierenden „Vintage Glider Club“ sowie vielen anderen Luftsportvereinen lassen auf eine gute Zukunft hoffen.

Darüber hinaus haben inzwischen viele Privatpersonen ihr historisches Segelflugzeug gehegt, gepflegt und überholt, wo es nötig war.

Solche Restaurierungsarbeiten an alten Objekten sind nicht einfach, zumal die Techniken für die Instandhaltung ebenfalls einer Alterung unterliegen. Gewisse Arbeiten an Tragflächen und Rümpfen aus Holz erfordern nun einmal spezielle handwerkliche Fähigkeiten, die heute durch die Verarbeitung moderner Kunststoffe immer mehr in Vergessenheit geraten.

So entstanden Dokumente für den Erhalt alter Schätze. Bereits 1964 kam die sogenannte „Charta von Venedig“ heraus, in der die Richtlinien zur Erhaltung historischer Gebäude festgeschrieben sind. Für die beweglichen technischen Kulturgüter folgte im gleichen Sinne 2002 die Charta von Riga für den Erhalt historischer Eisenbahnen, im gleichen Jahr die Charta von Barcelona für den Bereich der Schifffahrt und 2011 die Charta von Turin für Kraftfahrzeuge. 2014 haben der Präsident der deutschen Abteilung des „Vintage Glider Club“ und Buchautor, Peter Ocker, sowie der Grandseigneur der Akaflieg Braunschweig, Bernd Junker, eine Charta von Braunschweig verfasst. Sie stellt den Leitfaden dar, wie historisches Fluggerät erhalten werden kann und zu behandeln ist.

Darüber hinaus wird das Deutsche Segelflugmuseum mit Modellflug in seiner Werkstatt Lehrgänge anbieten, in denen die handwerklichen Kenntnisse im Umgang mit historischen Segelflugzeugen weitergegeben werden.

Die kulturellen Aspekte der Luftfahrt befinden sich kräftig im Aufwind, zumal der Segelflug nun auch Eingang in die nationale Liste der Vorschläge für immaterielles Kulturgut der UNESCO gefunden hat.

All das war Grund genug, auf einer Sonderausstellung des Deutschen Segelflugmuseums mit Modellflug in der Halle 1 auf der diesjährigen AERO in Friedrichshafen (14. bis 18 April 2015) solche Schätze zu präsentieren. Hier waren eine ganze Reihe von denkmalgeschützten Segelflugzeugen zu sehen. Diese historischen Muster unterscheiden sich von den in Museen eingemotteten Objekten dahingehend, dass sie nicht 365 Tage pro Jahr als Ausstellungsobjekte dienen, sondern tatsächlich noch aktiv am Luftsport teilnehmen.

Hier muss man noch einen weiteren Aspekt für den Erhalt solcher Flieger hinzufügen.

Wer das Vergnügen hat, ein solches historisches Fluggerät bei seinen Kreisen in der Thermik am Himmel zu beobachten und durch die transparente Bespannung der Flügel die filigrane Konstruktion bis hin zu jeder einzelnen Rippe erkennen zu können, dem bietet sich ein Anblick mit einer ganz besonderen, unvergleichlichen Ästhetik.