



Theorie

Die Charta von Turin, Geschichte und Umfeld

Philipp Husistein, Rombach, 16. Januar 2023

«Es ist an der Zeit, historische Fahrzeuge nicht einfach nur als Hobby oder Spielzeug für große Jungs zu betrachten, sondern als Teil des Kulturerbes unserer Zivilisation.»¹ Roberto Loi, Präsident der Kulturkommission der FIVA 2016-2017.

Die Charta von Venedig (1964, CoV) entstand in einem Umfeld, das stark vom Krieg und den damit einhergehenden grossen Verlusten an Kulturgütern geprägt war. Sie



Abbildung 1; Lingotto Turin; Alpenbrevet 2019;
Fotografie Husistein

gilt als der wichtigste Text zur Denkmalpflege im 20. Jahrhundert. Quasi die Mutter aller Chartas, befasst sie sich mit dem Erhalt und der Restaurierung von Denkmälern, wobei die Definition bewusst offen formuliert wird und damit auch neuere Denkmalgattungen (bspw. industriearchäologische Anlagen) einbezogen werden können.

Es ist daher kein Zufall, dass die Charta von Turin von Thomas Kohler, einem Archäologen und Architekten forciert wurde, der ein begeisterter Sammler von historischen Motorrädern ist.

Die Charta von Turin (2012, CoT) setzt den Standard in der Betrachtung und dem Umgang mit historischen Fahrzeugen. Sie führt damit (endlich) Massstäbe ein, die in verwandten Bereichen des Umgangs mit dem kulturellen Erbe schon länger gang

und gäbe sind. Die Verunsicherung gewisser Akteure in der Szene bestätigt die Notwendigkeit der Charta.

Die Charta ist eher allgemeiner Natur

Die Charta von Turin ist kurzgehalten. Sie wurde im Jahr 2015 um ein Glossar der verwendeten Begriffe erweitert. Wiederum zwei Jahre später (2017) wurde das insgesamt gegen 100-seitige Handbuch herausgegeben, das neben theoretischen Artikeln



konkrete handwerkliche Vorgehensweisen am Objekt abbildet. Zwischenzeitlich wurden sogenannte Supplements, Positionspapiere und weitere Berichte veröffentlicht.

Gegliedert ist die Charta neben einer Einleitung und einem Anhang in 11 Artikel. Sie beginnt mit dem «Ziel», um sich dann der «Zukunft», der «Pflege» und dem «Stellenwert der Fahrzeuge» zu befassen. Artikel 5 «Verfahren» beschreibt ebendiese im Umgang mit dem Kulturgut (Erhaltung / Konservierung / Restaurierung / Reparatur). Im Artikel 6 wird der wichtige Stellenwert der Geschichte eines Fahrzeugs umschrieben und in diesem Zusammenhang ein System zur Markierung von Eingriffen vorgeschlagen. Die nachfolgenden Artikel bezüglich Korrektheit und Erscheinungsbild beziehen sich im weiteren Sinne auf den Artikel 5. Der Artikel 9 «Planung» umschreibt die Forderung nach einer genauen Planung der Arbeiten und Massnahmen am Fahrzeug sowie deren angemessene Dokumentation. Die letzten beiden Artikel widmen sich der Archivierung und Bewahrung von Schriftgut und anderen Dokumenten im Zusammenhang mit der Vergangenheit von Fahrzeugen. Last but not least fordert der Artikel 11 auch die Bemühung um Anerkennung von Trägerschaften bei nationalen und internationalen kulturelherhaltenden Institutionen. Was die FIVA bei der UNESCO ja auch erreicht hat.

Keine Aussage macht die Charta zu Fragen der Identität und der Objektidentifikation.

Begriffe sind teilweise abgestimmt

Das Glossar zur CoT definiert wichtige Begriffe, Vorgehen werden genauer erläutert und teilweise anhand von Beispielen erklärt. Die FIVA hat hiermit eine Terminologie geschaffen, die allerdings nicht umfassend mit verwandten Feldern abgestimmt ist. Genannt sei hier insbesondere die überarbeitete Norm DIN EN 15898:2020-02 «Erhaltung des kulturellen Erbes – allgemeine Begriffe».

Im Kontext zu anderen Charten

Auch die nachfolgenden Chartas sind im Sinn und Geist der Charta von Venedig errichtet worden. Es lohnt sich, auf Unterschiede der Chartas zu achten.

Die Charta von Barcelona (2003, CoBa) ist die europäische Charta über die Konservierung und Restaurierung von historischen Wasserfahrzeugen **in Fahrt**. Die Charta von Turin (CoT) macht diese Einschränkung nicht, sie bezieht sich in der Einleitung zudem auch noch auf Gebäude und Artefakte, was aber in den Artikeln selber nicht erwähnt oder präzisiert ist. Die Charta von Turin beschreibt im Art. 5 die **Verfahren** zur Bewahrung von historischen Fahrzeugen und die unterschiedlichen Eingriffstiefen, die Charta von Barcelona hingegen spricht generell von Restaurierung.

Die Charta von Riga (2005, CoR) beleuchtet das Feld der historischen Eisenbahnen. Sie definiert im Unterschied zur CoBa bereits einleitend die Begriffe «Konservierung», «Restaurierung» und «Reparatur» und spürt damit die Begrifflichkeit der CoT vor.



CLASSIC VEHICLE COMPASS

Die Charta von Braunschweig (2015, CoBr) wiederum betrifft die **lufttüchtigen** Luftfahrzeuge (ohne Raketen und Raumflugkörper). Bemerkenswert ist, dass die CoBr den historischen Wert nicht zwingend mit einer gesellschaftlichen Bedeutung verbindet. Die Sicherheitsanforderungen bei Flugzeugen sind hoch, daher wird neben dem Restaurator und dem zugelassenen freigabeberechtigten Personal noch der denkmalpflegerische ausgebildete Flugzeugrestaurator erwähnt. Ebenfalls unter dem Aspekt der Sicherheit beleuchtet die CoBr separat den Fall eines Austausches sämtlicher Materialien respektive den Nachbau von Fluggeräten. Zu guter Letzt erwähnt die Charta die Möglichkeit eines Schutzes durch ein Land für besonderes «bewegliches technisches Kulturgut».

Fazit

- Die CoT bildet eine wichtige Basis für den Umgang mit einem spezifischen Gut des kulturellen Erbes
- Systembedingt ist sie grundlegender Natur.
- Es ist angezeigt und dienlich, diese mit weiteren Erläuterungen, Konkretisierungen und Ergänzungen näher an die Praxis zu bringen.

¹ FIVA, Handbuch zur Charta von Turin (deutsch) basierend auf der engl. 2. Ausgabe 2018, 2017