

Im Verkehrshaus lassen sich in den letzten zehn Jahren zwei Hauptphasen der Entwicklung im Ausleih- und Auskunftsereich ablesen, die Ausdruck der Veränderung im Umgang mit den historischen Objekten sind. In einer ersten Phase wurde für Schaufersterdekorationen und zur Verzierung von Feststätten keine Objekte mehr ausgeliehen. Dies setzte immer wieder heftige Diskussionen mit dem Marketingleiter, aber auch mit den potentiellen Leihnehmern ab. Warum sollte sich ein Motorrad der Jahrhundertwende oder ein Lokomotivmodell nicht gut im Schauferster eines Bekleidungs- bzw. Modellbaugeschäftes machen? Das wäre doch gute Werbung für das Verkehrshaus und wurde doch schon immer so gehandhabt. Von der Seite des Museumsdienstes versuchen wir mit der Gefahr der Beschädigung oder mit der Abwertung der Objekte zu argumentieren. Es war eine schwierige Argumentationsführung, denn diese implizierte, dass der Ausstellungsort weniger Wert wäre, als das Objekt im Lager des Verkehrshauses versackt zu haben bzw. vermodern zu lassen. Die Argumentation, die historischen Objekte ihrer kulturhistorischen Bedeutung gemäss zu behandeln, stiess auf wenig Verständnis, handlungen erzwungene Bewusstseinswandel, intern und extern, war eine wichtige Basis für die Verhandlungen. Das intern geschaffene Bewusstsein eine kulturhistorisch bedeutende Sammlung anvertraut zu haben und erhalten zu wollen, sowie das in stundenlangen Diskussionen ausgefeilte Argumentarium prägte den erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen entscheidend mit.

Zwischen den beiden Hauptphasen legten wir eine Sammlung von Objekten 2. Klasse an, die auch an Schaufersterdekorationen ausgeliehen werden konnten. Es zeigte sich aber rasch, dass dies nicht funktionierte. Sogenannte zweitklassige Objekte waren oft zu wenig spektakulär und entsprachen nicht den Vorstellungen, die der Leihnehmer von den Objekten der Ausstellung her kannte. Zusätzlich ist die Differenzierung mit einem grossen und schwierigen Erklärungsbedarf verbunden. Die Klassifizierung ist sehr subjektiv und unterliegt einem raschen Wertewandel.

Parallel zur neuen Ausleihpraxis veränderte sich die interne Haltung im Umgang mit den Objekten in der Ausstellung. Die Besucher durften nicht mehr auf Lokomotiven und Automobilen steigen und an Schaltern und Lenkrädern herumhebeln. Die historischen Objekte waren keine Verbrauchsobjekte mehr. Seit der Gründung des Museum 1959 war das Verkehrshaus rasch zum meistbesuchten Museum aufgestiegen. Mit der Popularität wuchs auch die Sammlung. Wurde ein ausgestellter Oldtimer durch den «Gebrauch» zu arg in Mitleidenschaft gezogen, wurde eine nächste Schenkung in der Ausstellung aufgestellt und als «Spielzeug» freigegeben. Diese unmittelbare Interaktion zwischen Objekt und Besucher hat nicht unbeträchtlich zum Erfolg des Verkehrshauses beigetragen. Das Museum lebte, die Besucher fühlten sich wohl und kamen wieder. Auf der anderen Seite wurde gerade das grosse Besucheraufkommen diesem Konzept zum Verhängnis. Ein Besucher pro Tag, der auf eine Lokomotive steigt, könnte mit Einschränkungen verkraftet werden, aber nicht tausend.

Bis zur Änderung der Ausleihpraxis war das Lager in der Zeit vor der Fasnacht beliebter Ort der Inspiration und Kostümausleihe. Mit einem lederen Kombi eines Fliegerpioniers konnte man während der Fasnachtzeit Furie machen. Dieser freie und unkomplizierte Zugriff wurde parallel eingeschränkt: Das Bewusstsein nicht Schritt sondern kulturhistorisch wertvolle Objekte eingelagert zu haben, die Basis der Existenz des Verkehrshauses und dessen Arbeitsplätze sind, brauchte seine Zeit. Erst dieses Jahr wird beim Lager im Keller der Luft- und Raumfahrt das Lager der Infrastruktur mit Gitte-ter und Schliesssystem physisch vom «Schrott» der Sammlung getrennt. Die restriktive Zutrittspraxis in die Lager soll in Zukunft verhindern, dass herumliegende komische Kupferrohre eines Stromabnehmers beim Allmetallhändler verschleibt werden, um mit dem Zustupf die Kaffeekasse zu füllen.

Der Umgang mit Ausleihen und Anträgen trat mit der Pensionierung des Archivars in die zweite Hauptphase. Der 1994 pensionierte Archivar führte erfolgreich und mit grosser Kompetenz eine Dokumentationsstelle vornehmlich zur Eisenbahn. Er hungerte als eine Art Briefkastenonkel der Nation, der Unterlagen zu Schulvorträgen beschaffen, Auskunft über den Verbleib des 1970 abgebrochenen hölzernen Perrondachs von Herzogenbuchsee geben oder die Konstruktionspläne des Antriebs irgendeiner Schweizer Lokomotive beschaffen konnte. Dieser inhaltliche Auskunftsdiens beanspruchte einen beträchtlichen Teil der Arbeitszeit des Archivars. Die Archivdialen wurden für eine effiziente Beantwortung der Anfragen nach inhaltlichen Kriterien und in Bezug zur Häufigkeit von Anfragen sortiert. Die Herkunft der Fotos und historischen Dokumente blieb oft nicht erhalten. Die objektgerechte Lagerung, Sicherstellung oder gar restauratorische Massnahmen hatten wenig Gewicht.

Mit der Neubesetzung der Stelle vor fünf Jahren wurde die Archivierung professionalisiert. Fragen werden nicht mehr kostenlos beantwortet. Fragende werden angehalten in unserer oder der Bibliothek des Wohnortes selber zu recherchieren. Für Mitglieder des Verkehrshauses ist die Benützung der Bibliothek weiterhin kostenlos. Für die Bereitstellung von Archivalien werden 90 Franken in der Stunde, aber mindestens aber 45 Franken verlangt. Recherchen für Drittpersonen werden gegen einen Stundenlohn erledigt, eine Möglichkeit, die kaum in Anspruch genommen wird. Für Reproduktionen von Fotos werden Gebühren erhoben, die die Fremdkosten und die Zeit der Bearbeitung tragen. Je nach Interesse des Verkehrshauses in Bezug zu den Fragestellungen wird Rabatt gewährt. Manchmal «bezahlen» die Kunden auch mit Naturalien, wie historischen Fotos. Die Reproduktion von Fotos für Interessierte schafft einen bleibenden Wert für das Archiv, denn mit dem Repro-Negativ im Format 4x5 ist wenigstens die auf dem historischen Foto abgebildete Information an einem zweiten Ort gespeichert. Seit der Einführung dieser Praxis vor drei Jahren sind gegen 1000 Negative hergestellt worden. Die Herstellung von Negativen ist aber in Frage gestellt. Bilder werden heute für Buchproduktionen direkt eingescannt. Wir geben in besonderen Fällen die Originalbilder für diesen Arbeitsgang heraus und verlangen pro Bild einen reduzierten Ansatz. Dieses Entgegenkommen kommt vor allem im Umgang mit unseren Partnern, wie den SBB oder der Swissair zum Tragen. Als weiterer Schritt, die Herstellung von

