

# Objektunterhalt in der Ausstellung Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz

Die knappen Ressourcen, die Grösse der Sammlung, sowie der neu definierte Leistungsvertrag zwischen Bund, Kanton und Stadt einerseits und dem Verkehrshaus andererseits waren Auslöser, den Objektunterhalt in der permanenten Ausstellung Schienenverkehr in einem 1999 durchgeführten Pilotprojekt zu systematisieren, Auftrag sowie Resultat transparent und nachvollziehbar zu organisieren.

## 1. Die Sammlung und das Publikum

Die ausgestellten Objekte bestehen aus 50 historischen Schienenfahrzeugen, davon 42 in der Halle stehend und acht unter einem Schutzdach oder im Freien, 100 Modellen in den Massstäben 1:10 und 1:45, sowie ungefähr 100 verschiedene Exponate. Das älteste Exponat datiert von der Gründung des Bundesstaates. Auffällig ist der häufig vorkommende Materialmix. Die Hälfte der Fahrzeuge und Modelle sind Leihgaben der SBB AG oder von verschiedenen Privatbahngesellschaften.

Die Ausstellung wird jedes Jahr von ungefähr 250'000 Personen angeschaut und trotz Verbotsschildern bestiegen und berührt. Dieser «unkomplizierte» und manchmal fast unverschämte Umgang mit dem historischen Kulturgut wird stärker gewichtet, als der Mehraufwand für Reinigung und Restaurierung. Der leichte Verbrauch der Objekte wird zu Gunsten der guten Stimmung in Kauf genommen, die Ausgangslage ist für eine Atmosphäre, in der die Besucher und Besucherinnen aufnahmefähig sind um sich mit ihrer Vergangenheit auseinanderzusetzen.

## 2. Ausgangslage

Aus Tradition hatte ich als verantwortlicher Konservator für die Abteilung Schienenverkehr bis jetzt eine Hilfsperson mit einem 50%-Pensum zur Verfügung, die ziemlich selbständig und in eigener Kompetenz Exponate reinigte, kontrollierte und kleinere Schäden behob. Mit handwerklicher Erfahrung wurde pragmatisch über den Einsatz von Werkzeug und Reinigungsmaterial entschieden. Arbeiten wurden effizient und gründlich erledigt. Das Resultat war von einer handwerklichen Pragmatik geprägt. Wissen über Schäden und den aktuellen Zustand der Objekte wurden mündlich tradiert und weiterentwickelt.

Mit der Reorganisation der Abteilung Restaurierung und Objektunterhalt wurde die Möglichkeit geschaffen, die Pflege der historischen Objekte zu systematisieren und zu optimieren. Mit dem neuen Leiter der Abteilung, Wolf Meyer zu Bargholz, einem in Deutschland ausgebildeten Restaurator für technisches Kulturgut, verfügt das Verkehrshaus seit 1998 über die für den Erhalt der technischen Kulturgüter nötige Fachkompetenz.

## 3. Ziel

Die Strukturierung der Arbeit des Objektunterhaltes hatte zwei Ziele. In einem ersten Schritt sollten die kurzfristigen Bedürfnisse der Besucher befriedigt werden, nämlich eine saubere und gepflegte Ausstellung anzutreffen. In einem zweiten Schritt sollen die langfristigen Bedürfnisse der Gesellschaft befriedigt werden, nämlich den Erhalt der einmaligen Exponate sicherstellen.

Kilian T. Elsasser  
Verkehrshaus der Schweiz  
Lidostrasse 5  
6006 Luzern  
e-Mail:  
collection@verkehrshaus.org

Organisatorisch wurde die Reinigung und die Restaurierung der historischen Objekte voneinander getrennt und versucht, den Aufwand für die Reinigung möglichst zu Gunsten von Restaurierungen zu minimieren.

#### 4. Reinigung

Die Reinigung ist Folge des Entscheids, die Objekte der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Umfang der Arbeit wird durch die Art der Präsentation der historischen Fahrzeuge und durch den Publikumserfolg der Ausstellung Schienenverkehr bestimmt. Abschränkungen zwischen Fahrzeugen und Publikum würden den Umfang der Reinigungsarbeiten minimieren, dafür die Qualität des Erlebnisses des Besuchers drastisch verringern. Die hauptsächlichsten Arbeiten bestehen darin Staub und im Sommer Spinnweben zu entfernen, blanke Stahlteile regelmässig zu schützen und Fingerabdrücke von Fensterscheiben zu entfernen. Diese Reinigung ist aus konservatorischer Sicht nicht oder nur eingeschränkt nötig. Diese wird nur vorgenommen, weil wir davon ausgehen, dass saubere Exponate eine der Voraussetzungen sind, die Besucher und Besucherinnen zufriedenzustellen. Für die Reinigung der Exponate wurden zwei Kategorien von Objekten geschaffen. Die erste Kategorie enthält die Fahrzeuge an den Eingängen, denn der erste Eindruck zählt, sowie Fahrzeuge, wie die Spanisch-Brötlibahn, die wegen ihrer Popularität grosse Beachtung beim breiten Publikum finden. Auf diesen Objekten darf aus drei bis vier Metern Entfernung kein Staub sichtbar sein. Auf einem zwei-

Auf der Haube und den schwarzen Umlaufblechen ist vom Eingang aus nie Staub zu sehen. Mit dieser sogenannten Schaurareinigung wird der erste Eindruck des Besuchers positiv geprägt. (Foto K. T. Elsasser)



mal wöchentlich durchgeführten Rundgang werden Auffälligkeiten festgehalten und bestimmt welche der Objekte der ersten Priorität nicht mehr dem Sauberkeitsanspruch entsprechen und gereinigt werden müssen. Die Fahrzeuge der 2. Priorität werden in einem festgelegten Rhythmus, im Schnitt jeden Monat einmal gereinigt. Die Art und der Umfang der Reinigung wurde in Zusammenarbeit mit dem Reinigungspersonal des Objektunterhalts für jedes Exponat definiert. Der einzusetzende Zeitaufwand und das zu erwartende Resultat wurde bestimmt und schriftlich festgehalten. Dieser Aufwand lohnte sich bereits beim ersten Personalwechsel. Die neue Arbeitskraft konnte in kürzester Zeit angelert werden. Da die Erwartungen des Vorgesetzten und die Verantwortlichkeiten des Unterhaltspersonals klar formuliert sind, entstehen viel weniger Reibungsverluste. Interessant ist, dass die beiden Personen, die heute in der Abteilung Schienenverkehr tätig sind, die Fahrzeuge besser wahrnehmen, häufiger Auffälligkeiten feststellen und auch weitermelden. Erst mit der Zeit wird auch statistisch erhärtet werden können, ob im Moment mehr Schäden an den Fahrzeugen auftreten, oder das Personal diese vermehrt wahrnimmt und auch meldet. Natürlich wurde die Reinigungskadenz den Jahreszeiten angepasst. Im Winter, mit dem kleinen Besucheraufkommen, wird die Reinigungskadenz zu Gunsten von Restaurierungsarbeiten reduziert.

## 5. Objektcheck

Neben dieser alltäglichen Arbeit, die sich auf die Aussenhaut der Fahrzeuge reduziert und zu einem positiven Erlebnis des Besuchers beiträgt, werden alle Objekte in einer festgelegten Kadenz gründlich untersucht. Fahrzeuge, die im Freien oder nur unter einem Dach stehen werden jährlich, Fahrzeuge, die in der Halle stehen und Materialien wie Textilien enthalten werden alle zwei Jahre, die übrigen Fahrzeuge alle vier Jahre kontrolliert. Diese Arbeit wird von den beiden ausgebildeten Restauratoren durchgeführt. Der Check hat eine Bestandsaufnahme des gegenwärtigen Zustandes zum Ziel. Nach einer Checkliste kontrollieren die Restauratoren die einzelnen Fahrzeuge auf ihren Zustand und machen zu Händen des Konservators einen Vorschlag, welche Arbeiten für eine Erhaltung des jetzigen Zustandes des Fahrzeugs notwendig sind.

Die Erwartungen des Konservators als Hausherr der Sammlung und die Aufgabe sowie Verantwortlichkeit des Restaurators wurden im voraus ausgehandelt. Festgelegt wurde zum Beispiel, was durch einen solchen Check untersucht werden kann, oder nicht. Keinen Befund kann der Restaurator über den Zustand im Innern eines Elektromotors oder allfällige Schäden an den Radlagern machen. Dies würde eine aufwendige Demontage bedingen und kann aus Kapazitäts- und Ausrüstungsgründen nicht geleistet werden. Die Länge des Checks ist auf total zwei Stunden festgelegt, davon sind eine Stunde für die Untersuchung vor Ort, eine halbe Stunde für den Rapport. Eine halbe Stunde ist zur freien Verfügung des Restaurators, der damit ein kritisches Detail auch demontieren und näher untersuchen kann. Alle zwei Monate treffen sich Konservator und Restaurator und besprechen die zu treffenden Mass-

nahmen und wer damit beauftragt werden soll. Mit diesem systematisierten Kontrolle können die meisten Schäden frühzeitig genug festgestellt und die nötigen Massnahmen getroffen werden.

## 6. Fazit

Die systematische Organisation der Reinigungs- und Kontrollarbeiten erlaubt die wirklich wichtigen Arbeiten zu erfassen und zu erledigen. Es ist nicht eine emotionale Dringlichkeit, die die Prioritätensetzung diktiert. Der Konservator tritt als verantwortlicher Hausherr der Sammlung auf, der Restaurator mit seiner Abteilung Objektunterhalt als Dienstleister, der die nötigen Fachkenntnisse hat, den Zustand der Sammlung zu beurteilen und Lösungen vorzuschlagen. Durch diese Transparenz und Offenlegung der sich ergänzenden Aufgaben entsteht, so absurd es tönt, erst ein Freiraum, innerhalb diesem der Restaurator ernstgenommen wird und er die Verantwortung und Kompetenz für sein Handeln bekommt, sowie der Konservator als Auftraggeber, vor allem die abgemachte Kompetenz auch abgeben kann.

Die Systematisierung hat zur Folge, dass die Arbeiten effizienter und kostengünstiger ausgeführt werden können. Die beteiligten Personen werden besser Arbeiten, da Aufgaben, Ressourcen, Verantwortung und Kompetenz im richtigen Verhältnis stehen. Die Reinigungsarbeiten konnten zu Gunsten von Restaurierungsarbeiten reduziert werden. Schlussendlich werden Schäden an den einzigartigen historischen Objekten minimiert und eine Langzeitbeobachtungsreihe über Veränderungen an den Exponaten aufgestellt, auf der unsere Nachfolger aufbauen können und nicht wieder von vorne beginnen müssen.

# INFO

VMS  
AMS

# 65

Dezember 2000

