

## Verkehrshaus der Schweiz – Fabrik der Wissens(t)räume

Das Verkehrshaus ist ein Ort der Träume und des Wissens. Bewusst setze ich die Träume beziehungsweise die Emotionen und positiven Erwartungen vor das Wissen. Der Traum ist Ausdruck der emotionalen Bereitschaft, die Vergangenheit zu erforschen, die Gegenwart zu verstehen und Zukunft zu gestalten. Erst mit dieser positiven Haltung ist die Basis für die Grundaufgabe des Museums gelegt, sich mit der eigenen Existenz und Identität auseinanderzusetzen. Seine Glaubwürdigkeit und die Fähigkeit, die verschiedenen Wissensräume zusammenzubringen, zu verarbeiten und die Grenzen der einzelnen Wissensräume zu überwinden, ist die Stärke des Museums. Das Verkehrshaus verarbeitet im Wesentlichen folgende Wissens(t)räume:

- die Sammlung des Verkehrshauses zur schweizerischen Mobilitätsgeschichte;
- das Fachwissen über die Mobilität (in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft), erforscht an den Universitäten;
- die Interessen und das Wissen der Bahn- und Luftfahrtgesellschaften, der Verbände des Individualverkehrs und der Sponsoren;
- das Fachwissen und Sendungsbewusstsein der Liebhaber und Fans von Exponaten und Themen der Mobilitätsgeschichte;
- das Wissen und das Bedürfnis nach Bestätigung und Weiterbildung des breiten Publikums.

Im Folgenden möchte ich auf die einzelnen Wissen(t)räume und Interessen näher eingehen. Ich beginne mit dem breiten Publikum, dem am meisten missverstandenen ›Rohstoff‹.

### Das breite Publikum

Mit der ›Verarbeitung‹ des Rohstoffs Besucher und Besucherinnen liegt es mir fern, arrogant zu behaupten, das Verkehrshaus sei ein Wissensraum, den die Besucher betreten, das dargebotene Mehrwissen dankbar aufsaugen und gebildeter wieder verlassen. Das hat noch nie funktioniert, auch nicht im Museum des Bildungsbürgertums vor über 100 Jahren. Eine Ausstellung ist ein Dialog zwischen Partnern, bei dem die Besucher und die Besucherinnen wenig ernst genommen werden und kaum zu Wort kommen. Ich meine damit nicht, mehr Besucherumfragen zu organisieren, in denen Fragen, wie es ihnen gefallen habe, gestellt werden oder geschliffene Ausstellungen zu realisieren, die die bekannten Klischees eines Themas genüsslich wiederholen. Ausstellungsmacher sollten Interessenvertreter der Besucher und Besucherinnen werden. Eine Anhörung des Besuchers ist schwierig und seine Meinung oft nur auf indirekte Art und Weise in Erfahrung zu



bringen. Sicher gehören auch differenzierte Gespräche mit Besuchern<sup>1</sup> und Nichtbesuchern dazu, sowie Beobachtungen des Besucherverhaltens in den Ausstellungen.<sup>2</sup>

Im Weiteren steht eine moderne Ausstellungsdidaktik im Vordergrund. Angelehnt an die Pädagogik gilt auch in Ausstellungen, dass Lernen, obwohl dies nur oberflächlich stimmt, lustvoll und unterhaltend sein soll und Lernen ohne Anstrengung möglich ist. In den Ausstellungen tauchen Medien auf, die diesen didaktischen Ansprüchen Rechnung tragen. Simulatoren, Schauen, Filme und viele spielerische Elemente ergänzen die historischen Exponate. Sie erklären Phänomene und historische Zusammenhänge. Während des Besuchs der Ausstellungen im Verkehrshaus können sich die Besucher mit Fragen der Entwicklung und der Bedeutung des Verkehrs auseinandersetzen. Trotz der neuen methodischen Ansätze hat sich eines nicht geändert: Wie in der Zeit des Museums des Bildungsbürgertums dient das Museum der Bestätigung und Konsolidierung des mitgebrachten Wissens<sup>3</sup>. Erst in einem zweiten Schritt sind Besucher und Besucherinnen bereit, neue Themen aufzunehmen. Der erste Schritt der Kontaktaufnahme zwischen der Ausstellung und den Besuchern kann nicht übersprungen werden. In dieser Hinsicht sind drei Ansätze besonders fruchtbar.

Eine willkommene Diskussionsofferte zwischen den zumeist in Kleingruppen organisierten Besucher bieten zum einen die Exponate der jüngeren Vergangenheit, die die Erfahrungen des Besuchers in die allgemeine Geschichte einbetten und ihn inspirieren, von seinen persönlichen Erlebnissen zu erzählen. Der ausgestellte VW-Käfer gibt die Möglichkeit, vom ersten Fahrzeug der Familie oder der ersten Ferienfahrt als junger Erwachsener nach Italien zu erzählen. Die Swissarena, eine 800 m<sup>2</sup> große Karte der Schweiz, lässt Erinnerungen an Ausflüge, Schulreisen und Ferien aufleben. Das Exponat im Verkehrshaus ist Inspiration für einen Gedankenaustausch. Die Ausstellung findet gewissermaßen in den Köpfen der über die Ausstellungsobjekte diskutierenden Besucher statt. Die zum Exponat gehörende Texttafel ist dabei eine Hilfe, um die für das Gespräch notwendigen technischen Daten zur Hand zu haben und das Exponat in einen historischen Kontext zu stellen. Der gezeigte Gegenstand im Museum verankert den Besucher in der allgemeinen Geschichte.

Das zweite und ebenfalls gut genutzte Diskussionsangebot geht von der Darstellung aktueller Themen aus. Im Verkehrshaus wird Geschichte aus der Sicht heutiger Fragestellungen analysiert und interpretiert. Die Vergangenheit wird zu einer Inspirationsquelle für Entscheidungen in Gegenwart und Zukunft. Die 1997 eröffnete Gotthardtunnelnische erzählt auf emotionale Weise die Geschichte des Baus des Tunnels von 1872 bis 1882 in einer Weise, die es erlaubt, Themen wie Bau-

**1** Das Verkehrshaus der Schweiz, mit IMAX Filmtheater, Planetarium und Abteilungen zu allen Verkehrsmitteln, ist das meistbesuchte Museum der Schweiz. Die 2002 eröffnete Swissarena, ein 800 m<sup>2</sup> großes Luftbild, verbindet die Erfahrungen der Besucher und Besucherinnen mit der Ausstellung, eine wichtige Voraussetzung für einen Publikumsrenner.



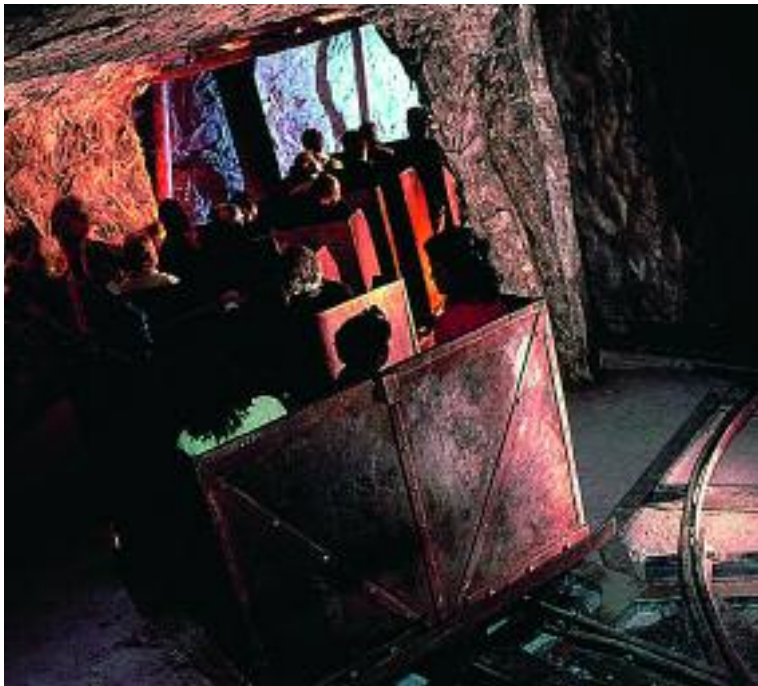
**2 Die Ausstellung ›Rock 'n' Rail – eine Hightech-Bahn für die Zukunft‹ spricht mit verschiedenen Ausstellungsmedien ein breites Publikum an und inspiriert zum Handeln. Sie informiert über das Ausbauprogramm der schweizerischen Bahnen, das in einer Abstimmung 1998 vom Schweizer Volk angenommen wurde.**

**3 Populäre Exponate der jüngeren Vergangenheit, wie die Elektrolokomotive ›Krokodil‹ der SBB (1920–1982) regen dazu an, persönliche Erfahrungen mit der Geschichte der Eisenbahnen in der Schweiz zu verknüpfen.**

technik, Gefahren, Finanzierung und internationale Zusammenarbeit aufzunehmen, die beim heutigen Bau der die Alpen querenden Basistunnels wieder aktuell sind. Die Vergangenheit dient als Anregung, zu fragen, wie denn heute der Gotthardtunnel gebaut wird und warum ihn die Schweiz, im Gegensatz zum 19. Jahrhundert, selber finanziert. Ob das heutige Vorgehen für den Bau dieses Jahrhundertwerks das richtige ist, bleibt dem Urteil des Besuchers überlassen. Zusätzlich nimmt die Schau neben der wirtschaftlichen auch die große nationale Bedeutung des Tunnels auf. Der Besucher erkennt seine eigenen Vorstellungen von nationaler Identität wieder, wird aber inhaltlich weitergeführt. Der Gotthardtunnel ist nicht nur das Reduit der ›Geistigen Landesverteidigung‹ der Zeit des Zweiten Weltkriegs bis 1970, sondern auch eine den Horizont erweiternde Verbindung vom Norden nach dem Süden.

Schließlich werden im Verkehrshaus wieder vermehrt aktuelle Themen historischen Themen gegenübergestellt. Im Gegensatz zu den Zielen der Gründungszeit des Verkehrshauses, mit seinen ideologischen Ausstellungen den Verkehr fördern zu wollen, steht heute die Gegenüberstellung von historischen Verkehrsmitteln und modernen Fahrzeugen nicht mehr unter dem positivistischen Ansatz, den Fortschritt der technischen Entwicklung zu zeigen. Die Exponate der Vergangenheit und Gegenwart werden in ihrem Kontext gezeigt und interpretiert.

Die verschiedenen methodischen Ansätze haben alle den Grundsatz, Ausstellungen auf den Erwartungen und dem von den Besuchern und Besucherinnen mitgebrachten Grundwissen und Emotionen aufzubauen. Die Bestätigung und die positive Verstärkung sind Hauptaufgaben des Museums und Voraussetzungen für die zweite wichtige Aufgabe, der Vermittlung von Mehrwissen. Wichtig ist dabei die Betrachtung der Vergangenheit als ein in sich geschlossenes System. Entscheidungen unserer Vorfahren sind nicht ›verpasste Chancen‹ und Rechtfertigungen der Gegenwart. Die Vergangenheit ist ein in sich geschlossenes System, in dem Menschen in ihrer ›Gegenwart‹ wichtige und zukunftsweisende Entscheidungen getroffen haben. Eine Wertung ist höchstens im Kontext der damaligen Rahmenbedingungen möglich, hilft aber kaum weiter. Die Deutung der Voraussetzungen, der Entscheide und der prognostizierten sowie der eingetroffenen Auswirkungen ist Grundlage, Denkanstoß und Inspiration für die Analysen und Entscheiden von heute. Die dramatische und emotionale Präsentation ermöglicht den Besuchern und Besucherinnen, die Vergangenheit in ihrer Komplexität zu verstehen und die heutige Situation, ihre Voraussetzungen und Entscheide zu analysieren. Auf einer Metaebene dient die Vergangenheit der Identifikation. Die heutige Generation kann auf den vielfältigen Leistungen der Vergangenheit aufbauen und stolz darauf sein.



### Wissens(t)raum der Wissenschaft

Die Spezialisierung des Wissensmanagements und der Lehre an den Universitäten sowie die Professionalisierung der interdisziplinären Arbeit des Verkehrshauses führten zu einer Trennung der beiden Institutionen. In den 1960er Jahren war der damalige Direktor der Verkehrshauses, Alfred Waldis, als Spezialist in Verkehrsfragen, Mitglied der Kommission für die Gesamtverkehrskonzeption – eine Gleichzeitigkeit, die heute kaum noch vorstellbar ist. Die verstärkte Trennung der letzten zwanzig Jahre führte zu einer Vernachlässigung der öffentlichkeitswirksamen Kommunikation der Anliegen und Forschungsergebnisse der Universitäten. Auf der anderen Seite verlor das Museum zum Ort des Sammelns und vernachlässigte den an den Universitäten gelehrten und erforschten Kontext. Das Verkehrshaus konzentrierte sich auf die Präsentation eines technischhistorischen Positivismus und begnügte sich mit dem Ausstellen von Flugzeugen, Lokomotiven und Autos. Das Museum braucht aber als Ausgangspunkt für seine Interpretation und für die spannende Aufbereitung in publikumsträchtige Ausstellungen und Veranstaltungen den Zugang zu den neuesten Erkenntnissen der Forschung. Die Wissenschaft ist zunehmend auf den Zugang zum Politiker, Stimmbürger und zum breiten Publikum angewiesen, um ihre Arbeiten und Entscheide zu erklären und zu rechtfertigen. Die große Konkurrenz um die Aufmerksamkeit des Publikums und die gegenüber dem Fernsehen beschränkten Möglichkeiten der Wissenschaft und der Museen machen eine Zusammenarbeit zu einem Vorteil für beide Institutionen.

### Wissens(t)raum von Interessenverbänden und Sponsoren

Interessenverbände können in der objektiven Sphäre des Verkehrshauses mit der Präsentation ihrer Anliegen Glaubwürdigkeit gewinnen und ihre Thematik einem breiten Publikum darlegen. Dieses Interesse bringt für das Verkehrshaus Vorteile, Fachwissen und Gelder. Nicht zu unterschätzen aber ist die Überzeugungsarbeit, die es braucht die Interessenvertreter zu überzeugen, einen Mehrwert für die Besucher zu schaffen. Die Ausstellung soll nicht gebetsmühlenhaft die Anliegen des Sponsors herunterleiern, sondern die Besucher dort abholen, wo sie sich befinden und sie für eine Auseinandersetzung mit dem Thema motivieren. In der im Dezember 2003 neu eröffneten semipermanenten Ausstellung Luftfahrt präsentiert das Verkehrshaus in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verband der Flugzeugbetriebe ein Spiel, in dem die Besucher mit möglichst großer Geschicklichkeit und Präzision ein Flugzeug zusammensetzen können. Erst in einer zweiten und dritten

4 Die Gotthardtunnelbau, in der sich die wichtigsten Aspekte dieses Tunnelbaus (1972–1882) emotional nacherleben lassen, interpretiert diese Geschichte aus heutiger Sicht. Sie regt dazu an, den Bau heutiger Tunnels im Hinblick auf Sicherheit, Finanzierung und internationale Zusammenarbeit kritisch zu hinterfragen.

5 Das Verkehrshaus der Schweiz wurde 1959 gegründet. Die Ausstellungsfläche beträgt 24.000 m<sup>2</sup>. Rechts im Vordergrund das IMAX Filmtheater, parallel zur Straße im Vordergrund die Hallen Schienenverkehr. Fast jedes Verkehrsmittel hat seine eigene Halle.

Verkehrshaus der Schweiz –  
Fabrik der Wissens(t)räume



6 Während der Sonderausstellung ›Lust auf Laster‹ (2003) zeigten die Besitzer historischer Lastwagen über 100 Exponate, die auch in ein Inventar aufgenommen wurden.

7 In Zusammenarbeit mit dem schweizerischen Hängegleiterverband wurde eine erlebnisorientierte Simulation entwickelt, die erst auf einer zweiten Ebene über den Verband informiert.

8 Das Archiv ist von nationaler Bedeutung und beinhaltet ›Beweismittel‹, die es ermöglichen, die Vergangenheit zu erforschen, die Gegenwart zu verstehen und die Zukunft zu gestalten.

Informationsebene wird auf die spezifischen Voraussetzungen des Flugzeugmechanikers eingegangen. Oft findet der schwierigste Moment bei der Eröffnung statt. Trotz der verhältnismäßig großen Kosten, präsentiert sich die Ausstellung recht klein und der Inhalt ist banal, da er für durchschnittliche Besucher ohne spezifisches Fachwissen strukturiert ist und nicht für die Fachleute des Sponsors. Zum Glück heilen die Reaktionen des Publikums die erste Enttäuschung zumeist sehr rasch.

#### Wissens(t)raum für Fans und Liebhaber

Dass Forscher an den Universitäten und Interessenverbände wichtige Wissensräume prägen, ist unumstritten. Wenig ernst genommen wird der Wissensraum der zahlreichen Liebhaber von Oldtimern, Hochrädern, Flugzeugen, Eisenbahnen. Sie entziehen sich mit ihrer subjektiven mündlichen Kultur, die die Materialität, Funktionalität und lineare Entwicklung von Exponaten in den Vordergrund stellen, der objektiven schriftlichen Kultur des Kontexts der Wissenschaft und der Museen. Trotzdem sind sie im Verkehrshaus wieder wichtiger geworden. Die Integration der Fans in die Museumsarbeit ist aus verschiedenen Gründen von Vorteil für beide. Das Wissen um die Funktion und die technische Entwicklung von Lokomotiven und anderen Fahrzeugen ist im Verkehrshaus zu einem größeren Teil verloren gegangen. Denn in den letzten zehn Jahren fand bei der Ausbildung der Konservatoren und Ausstellungsmacher ein Paradigmenwechsel statt. Das Fachwissen, vor allem im Bereich der klassischen Technikgeschichte des Ingenieurs, wurde zurückgestuft. Der Kontext der Technik, gelehrt an geisteswissenschaftlichen Fakultäten, war in den Vordergrund getreten. Oft ist aber das Verständnis der technischen Funktionsweise wichtig für die Interpretation des Kontexts. Die Fans aber können mit ihrem Fachwissen, das sie oft bar jeder ökonomischen Effizienz in der Freizeit erworben haben, einen wichtigen Beitrag leisten zur Interpretation, Funktion und Erhaltung eines technischen Kulturguts. Im Weiteren sind sie mit ihrer Emotionalität und Liebe zum Objekt oft Vorreiter beim Sammeln und Erhalten von Fahrzeugen und Teilen davon. Ein Teil ihrer Freizeitarbeit kann auch für die Restaurierung, Konservierung und Vorführungen von technischem Kulturgut eingesetzt werden. Als Gegenleistung können wir ihnen Glaubwürdigkeit und Kontakt mit dem Publikum vermitteln. Vielleicht am wichtigsten für das Verkehrshaus ist die Weitergabe professioneller Methoden der Restaurierung von technischem Kulturgut. Die Fans kommen mit der Idee der Reversibilität in Kontakt und verbreiten diese an den Stammtischgesprächen unter Ihresgleichen<sup>4</sup>. Die Fans und Liebhaber sind ein zahlenmäßig relativ kleines, aber in ihrem Engage-

ment sehr wichtiges Zielpublikum, das in vielem dieselben Anliegen wie das Museum hat. Ihr Engagement lässt sich durch das Verkehrshaus nicht stoppen, höchstens kanalisieren. Die Fans sind schließlich ein wichtiges meinungsbildendes Besuchersegment. Sie prägen mit ihrer Meinung den Ruf des Hauses mit und sind mit ihren Sammlungen oft wichtige potentielle Donatoren.

### **Wissens(t)raum Sammlung des Verkehrshauses**

Obwohl ich die Sammlung des Verkehrshauses als ersten ›Rohstoff‹ nannte, steht das Objekt nicht im Mittelpunkt der Produktion von Wissens(t)räumen. Ein Mittelpunkt, um den sich alles dreht, engt die Konzeption einer Ausstellung zu sehr ein. Das Exponat ist Materie und Mittel zum Zweck, mit den Besuchern und Besucherinnen zu kommunizieren. Es ist natürlich im Interesse des Verkehrshauses, die Sammlung in die Narration einer Ausstellung einzubeziehen. Das Exponat hat seine großen Stärken in der Vermittlung von Inhalten und Botschaften. Es dient als ›Beweismittel‹, Forschungsgegenstand und emotionaler Höhepunkt. Schlussendlich wird mit dem Einbezug der Sammlung in die Ausstellungskonzeption für eine Kontinuität des Sammlungsauftrags und der Subventionen der öffentlichen Hand geworben, ohne die eine Existenz des Museums und natürlich der Sammlung gefährdet ist.

### **Schlussfolgerung**

Das Verkehrshaus bringt die verschiedenen Wissensräume zusammen. Es ist eine Plattform der Auseinandersetzung und Synthese von Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Mobilität. Die Stärken des Hauses sind die Beziehungen und Kenntnisse der Bedürfnisse der einzelnen Wissens(t)räume, sowie deren Verarbeitung. Mit der hohen Glaubwürdigkeit nobilitiert das Verkehrshaus die Wissens(t)räume der Interessenverbände, Sponsoren und Fans und übersetzt die Anliegen der Wissenschaft. Am meisten wird vergessen, dass die Besucher einen Wissensraum beziehungsweise Traum mitbringen, wenn sie ins Verkehrshaus kommen. Dabei kann das Verkehrshaus mit seinen Geschichten, Fakten und den historischen Exponaten als ›Beweismittel‹ die Besucher und Besucherinnen mit ihren Kindern eine sinnvolle und kurzweilige Freizeitbeschäftigung bieten, das heißt in einer Gesellschaft der permanenten Weiterbildung einen nützlichen Beitrag liefern. Der Besuch des Museums verhilft zu einem guten Gewissen, für die Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft gewappnet zu sein.

- 1 Andreas Wüst, Das Verhalten der Besucher im Verkehrshaus der Schweiz. Analyse und Handlungsempfehlung. Unpublizierte Diplomarbeit, Luzern 2002.
- 2 Kilian T. Elsasser und Andreas Suter, Die Wirkung einer Ausstellung ›messen‹. In: Mitteilungsblatt des Verbandes Museen der Schweiz, 68, Bern November 2002.
- 3 Kilian T. Elsasser, Vom Nutzen kulturhistorischer Museen. In: Neue Zürcher Zeitung vom 7. April 2005.
- 4 Kilian T. Elsasser (Hg.), Gnom – Niklaus Riggenbach der Eisenbahnpionier und seine Zahnrad-Dampflok Gnom. Zürich 2002.

Kilian T. Elsasser

### **The Swiss Transport Museum in Lucerne**

The Swiss Transport Museum in Lucerne is the most visited museum of Switzerland. For its success it counts on five aspects creating its public programs such as exhibitions, events and school programs. The most important aspect is the dialog with the audience itself. Artifacts and exhibitions are relating the past with the present and the future of the audience. The museum is the turn table between scientific research and the presentation for the general public. Information of sponsors and pressure groups are translated within exhibitions in order to attract people learning something about its interests. An underestimated group of great importance are fans and collectors. For them the museum is a platform presenting their objects to the public. For the museum is an important opportunity talking about professional restoration methods and care of collections. The museum's own collection is the core competence of the institution and starting point interacting with the audience, sponsors, university and collectors.