

Miszelle

‚Gnom‘ und ‚Blauer Pfeil‘ Restaurierungspraktiken und Umgang mit Objekten im Museum

VON KILIAN T. ELSASSER

Memento mori versus dampfende Maschine

Objekte werden nach ihrem primären Gebrauch normalerweise entsorgt oder in wenigen Fällen in einem musealen Kontext erhalten. Mit der Integration der Objekte in eine Museumssammlung werden diese aus ihrer ursprünglichen Funktion als Arbeits-, Herrschafts-, oder Repräsentationsobjekt gerissen und entkontextualisiert. Die Objekte werden stillgelegt. Sie erhalten als Ausstellungsobjekt eine Referenz- und Vermittlungsfunktion. Die Stilllegung des Objekts folgt der Logik des von Hand gemacht einmaligen Kunstobjekts oder der systematischen Referenzsammlung von naturwissenschaftlichen Artefakten. Das Stilllegen wird Objekten der Technikgeschichte nur eingeschränkt gerecht. Maschinen und Fahrzeuge umfassen mehrere Arbeitsschritte. Von der äußeren Erscheinung lässt sich nur eingeschränkt auf die komplexe Funktion, Nutzung und Wirkung des Objekts schließen. Bei einer Stilllegung geht das Verständnis für die Prozesshaftigkeit, das Wissen um die Produktion und den Betrieb des Objekts, sowie eine sinnliche Erfahrung der Vermittlung verloren.¹ Weil die meisten Objekte der Technikgeschichte von Laien erhalten und betrieben werden, ist es wichtig, dass professionelle Museen ihre Restaurierungskompetenz einbringen und Strategien entwickeln, wie das implizite Betriebs- und Instandhaltungswissen der Nachwelt erhalten werden kann. Zumeist verhindern die großen Kosten für einen musealen Betrieb von historischen Objekten, dass diese wieder vollumfänglich in Betrieb gesetzt werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelten sich in der schweizerischen Museumslandschaft drei hauptsächliche Sammlungsschwerpunkte. Die vorwiegend staatlich finanzierten Museen konzentrierten sich weiterhin auf Objekte der Hochkultur. Dies war auch dem Umstand geschuldet, dass die meisten Kuratoren dieser Museen über eine kunsthistorische Ausbildung verfügten. Eine zweite Gruppe waren Laien, die das Verschwinden des vorindustriellen und bäuerlichen Alltags bedauerten und im großen Stil Sammlungen der lokalen Alltagsgeschichte anlegten. Diese Sammlungen in Ortsmuseen mit

1 Vgl. Kilian T. Elsasser, *Wissenschaft – Objekt – Edutainment. Technische Museen seit dem Zweiten Weltkrieg*, in: *Ferrum* 83, 2011, S. 20–29, hier S. 24.

ihren Heugabeln und Sensen gleichen sich stark. Unterschiede ergaben sich im Wesentlichen durch die Ausprägung der in der Region vorherrschenden Landwirtschaft. Eine dritte Gruppe, Firmen und Privatakteure, begann im großen Stil mit dem Sammeln von Industrieobjekten. Sie gründeten Firmenmuseen, Museumsbahnen, Textil- bzw. Dampfmaschinensammlungen. Mehr als die Hälfte der in der Schweiz existierenden Museen wurde nach 1970 gegründet, viele davon mit dem Fokus auf Industriegeschichte.² Firmenmuseen sammelten Objekte der Geschichte der Institution sowie Referenzobjekte einer stolzen Kontinuität als Hinweis, dass sich die Firmen in der Vergangenheit (und auch heute noch) durch ihre Innovationskraft auszeichneten.³ Viele Firmen verschwanden aber in der Epoche der Deindustrialisierung nach 1970. Laien begannen Objekte der verlorenen oft eigenen Industriegeschichte zu sammeln. Die gesammelten Motorräder, Dampflokotiven, Webmaschinen sind Vertreter des noch ‚verständlichen‘ mechanischen Zeitalters. Die Sammler der Technikgeschichte betrachteten die Funktion des Objekts als integrierenden Bestandteil. Die Objekte und damit auch ‚die gute alte Zeit‘ sollten wieder ‚zum Leben erweckt werden‘. Die Sammler verfügten über das nötige Erfahrungswissen, um diese Objekte weiterhin betreiben zu können. Das knatternde Motorrad und der lärmende Webstuhl, sowie der Geruch nach heißem Öl ist emotionale Hauptattraktion ihrer Vermittlung. Der Fokus auf die Funktion beruhte auch darauf, dass bei industriellen Objekten ein Betrieb für das Verständnis wichtig ist, und dass somit das implizite Erfahrungswissen erhalten und in einer mündlichen Tradition weitergegeben werden kann. Von professioneller Museumsseite werden nicht nachvollziehbare Restaurierungskonzepte und der Verbrauch der historisch wertvollen Substanz bemängelt. Die hohe Emotionalität der Eisenbahnfans, beispielsweise mit ihrem mündlich tradierten Erfahrungswissen, steht im Gegensatz zur Nachvollziehbarkeit der wissenschaftlichen Arbeit der Museen. Die Richtigkeit der Angaben der Enthusiasten ist kaum überprüfbar. Es fehlen die ‚Fußnoten‘, die sich auf die Herkunft der Information beziehen. Die hohe Emotionalität des Betriebs stößt bei den professionellen Kuratoren auch auf Skepsis, denn eine kritisch distanzierte Betrachtungsweise geht dabei verloren. Zudem vermitteln die Enthusiasten kaum sozial- und wirtschaftsgeschichtliche Aspekte der Industriegeschichte. Im Vordergrund steht die technische Meisterleistung und die Faszination Maschine. Die Bemühungen der Laien mit ihrem Fokus auf den Betrieb dominieren in der Schweiz die Erhaltung und Vermittlung von technischem Kulturgut. Im Bereich von Dampflokotiven befinden sich weniger als zehn stillgelegte Dampflokotiven im Verkehrshaus der Schweiz, dem wichtigsten technischen Museum der Schweiz, das Objekte nach professionellen Grundsätzen erhält. Dagegen werden 200 Dampflokotiven von

2 Kilian T. Elsasser, Geschichte(n) von 1848 bis heute sammeln und erhalten, in: Neue Zürcher Zeitung vom 19.1.2006.

3 Elsasser (wie Anm. 1), S. 23.

Museumsbahnen gehütet und wenn möglich betrieben. Die Eisenbahn ist dabei nur ein Beispiel. Bei Straßenfahrzeugen dominieren die privaten Sammler noch stärker. Zusätzlich steht bei den Straßenfahrzeugen die kommerzielle Komponente im Vordergrund, wie Motorfahrzeuge erhalten, restauriert, betrieben und gehandelt werden. Auf diesen Aspekt kann jedoch im Rahmen der Miscelle nicht näher eingegangen werden. Die privaten Sammler von technischem Kulturgut erweiterten mit ihrer ‚anarchistischen‘ Eigeninitiative von unten und ihrem Fachwissen den Kulturbegriff. Im Vordergrund stehen Massengüter, populäre Objekte, technische Meilensteine, Objekte mit einer persönlichen Erinnerung und einem allfälligen Einsatzpotenzial. Neu ist, dass Lokführer, Ingenieure, Mechaniker bestimmen, was sammlungswürdig ist und nicht die studierte Elite der staatlichen Museen. Inwiefern ein Zusammenhang besteht zwischen der Anstellung von Frauen als Kuratorinnen in professionellen Technikmuseen und dem Engagement von fast ausschließlich Männern in Museumsbahnen und anderen technischen Sammlungen ist eine weitere Frage, die zu vertiefen wäre.

Die Charta von Venedig von 1964 und von Riga von 2002

Im Gegensatz zur Museumslandschaft formulierte die Denkmalpflege eine Strategie im Umgang mit technischem Kulturgut. Die Charta von Venedig von 1964 postulierte, dass erhaltenswerte Bauten nicht nur Objekte der Hochkultur umfassen sollen, sondern auch Objekte der Alltagskultur. Dieser neue Fokus diffundierte langsam in die Erhaltungsstrategien der kantonalen Denkmalpflegeämter der Schweiz. Ein wichtiger weiterer Schritt im Umgang mit dem Betrieb von technischem Kulturgut ist die in Riga definierte Europäische Charta für die Erhaltung und Restaurierung von betriebsfähigen historischen Eisenbahnen kurz *Charta von Riga von 2002* genannt. Sie versucht dem Umstand Rechnung zu tragen, den Erhalt und den Betrieb von Rollmaterial der Eisenbahn zu definieren. Die Charta enthält Grundsätze, wie die betriebsfähige Restaurierung von Eisenbahnen nach professionellen Grundsätzen ausgeführt werden soll. Die Schienenfahrzeuge sollten gemäß Charta möglichst wieder fahren, auch wenn damit Nachteile verbunden sind. So muss das historische Objekt betrieblichen Standards angepasst werden. Zudem besteht das Risiko, dass ein Objekt bei einem Unfall zerstört wird. Ein stillgelegtes technisches Objekt, das in einer Halle gelagert beziehungsweise ausgestellt wird, hat den Vorteil, dass sein Zustand viel stabiler ist. Bei der Stilllegung eines technischen Objekts bleiben die Originalmaterialien des letzten Betriebszustands erhalten. Der Alterungsprozess wird stark verlangsamt. Dazu kommt, dass das Objekt, wenn es ausgestellt ist, öffentlich zugänglich ist. Wie bei der Archäologie, die bei Ausgrabungen einen Erkenntnisgewinn schafft, aber den untersuchten Zusammenhang zerstört, bleibt das technische Objekt als zukünftiges Untersuchungsobjekt erhalten.

Im Folgenden analysiert und vergleicht der Artikel die Restaurierungsprojekte Dampflokomotive *Gnom* des Verkehrshauses der Schweiz von 2002 und den elektrischen Leichttriebzug *Blauer Pfeil* der BLS-Stiftung von 2014. Das Verkehrshaus restaurierte die Dampflokomotive in Zusammenarbeit mit Eisenbahnfans, die BLS-Stiftung restaurierte den Leichttriebzug in Zusammenarbeit mit der Denkmalpflege des Kantons Bern. Einen Teil der Arbeiten realisierten Eisenbahnfans, den größten Teil die Werkstätte der BLS.

Ein erster Versuch eines Restaurierungsprojekts oder von der Theorie zur Praxis

Aus der Einsicht, dass der Graben zwischen den Bahnbetreibern und dem Museum zu überbrücken ist und beide das Ziel haben, Technikgeschichte zu erhalten und zu vermitteln, arbeitete das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern bei der 2002 wieder in Betrieb genommenen Zahnrad-Dampflokomotive *Gnom* von 1871 eng mit Eisenbahnenthusiasten zusammen. In einem Pilotprojekt restaurierte das Verkehrshaus die Lokomotive in der Ausstellung vor Publikum. Fragestellung war, wie ein technisches Kulturgut in Zusammenarbeit mit Eisenbahnenthusiasten auf professionelle Weise restauriert werden kann und welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, damit das Fachwissen beider Seiten in das Projekt fließen kann. Das Museum wollte das Erfahrungswissen der Laien mit dem Expertenwissen zur Restaurierung von technischem Kulturgut zusammenbringen.⁴ Für die Dampflokomotive wurde ein Restaurierungskonzept entwickelt. Dieses legte fest, dass die Lokomotive im letzten und einzig bekannten Zustand von 1956 wieder in Betrieb gesetzt wird. Das Verkehrshaus vermittelte anschaulich, wie eine professionelle Restaurierung funktioniert und wie die Distanz zwischen der Vorgehensweise eines Museums und derjenigen der Eisenbahnfans überbrückt werden kann. Die Eisenbahnfans erhielten die Lokomotive nach Abschluss des Projekts als Leihgabe und konnten diese als Entschädigung einige Jahre betreiben. Die Fans restaurierten die Lokomotive während der Öffnungszeiten im Museum und erhielten damit eine Plattform, um ihre Arbeit im meistbesuchten Museum der Schweiz zu präsentieren. Die kostenlose Arbeit der Eisenbahnfans machte es dem Museum überhaupt erst möglich, die durch Witterung geschädigte Dampflokomotive zu restaurieren und zu erhalten. Die praktische Arbeit auf Augenhöhe ermöglichte es, die Enthusiasten in einem praktischen Projekt mit der Arbeitsweise eines Museums vertraut zu machen. Ein großes nur angetipptes und wenig erforschtes Feld tat sich zudem in der Frage auf, wie die Wissenschaft mit dem impliziten Erfahrungswissen umgehen und dieses erhalten beziehungsweise nachvollziehbar machen soll.⁵ Zu Beginn des Projekts brauchte es lange Diskussionen, um

4 Kilian T. Elsasser, *Gnom – Niklaus Riggenschach der Bergbahnpionier und seine Zahnrad-Dampflokomotive „Gnom“*, Zürich 2002, S. 83ff.

5 Werner Oeder, Die Restaurierung des Gnoms als Innovationsforschung, in: Elsasser (wie Anm. 4), S. 109ff.

Vertrauen zu schaffen und um eine gemeinsame Zielsetzung zu definieren. Einerseits mussten die Befürchtungen ausgeräumt werden, dass das Museum die Witterungsschäden möglichst erhalten wolle bzw. die Bahnenthusiasten die Lokomotive als Handwerker zu einer neuwertigen Lokomotive umbauen wollen. Mit der Zielsetzung, die Lokomotive nach einem im Voraus definierten Konzept betriebsfähig zu restaurieren, um sie der Nachwelt zu erhalten, konnte ein gemeinsamer Nenner gefunden werden. Wichtig war, dass sich das Museum darauf konzentrierte, möglichst viel historische Substanz zu erhalten. Die Eisenbahnenthusiasten sollten ihre Expertise einbringen, um die Lokomotive wieder sicher betreiben zu können. Mit dieser Zuteilung und Respektierung der jeweiligen Fachkompetenz wurde die Grundlage gelegt, konstruktiv zusammenzuarbeiten. Aus der Sicht des Museums war es aber vor allem wichtig, dass der Leiter der Bahnenthusiasten mit seiner Ausbildung als Ingenieur eine transparente Planung vorlegen konnte, die er auch einhielt.

Ein zweiter Versuch

Im Restaurierungsprojekt von 2014, dem elektrischen Triebzug *Blauer Pfeil* der BLS von 1938, arbeitete die BLS-Stiftung mit der Denkmalpflege und der BLS zusammen. Die Kooperation mit der Denkmalpflege hatte den Vorteil, dass diese von Objekten ausgeht, die wieder einer Nutzung zugeführt werden. Es gibt kaum eine Restaurierung, die nur den Zweck hat, ein Objekt zu erhalten. Vornehmlich Gebäude können nur erhalten bleiben, wenn sie weiterhin genutzt werden. In der Schweiz spielt die Denkmalpflege des Kantons Bern bei der Erhaltung von technischem Kulturgut eine Vorreiterrolle. Der Kanton definiert auch technisches Kulturgut als erhaltenswert, schließt einen Betrieb nicht aus und fördert deren Erhalt mit Fachwissen und mit substanziellen finanziellen Mitteln des Lotteriefonds.⁶ Wichtig ist auch, dass die schweizerische Eisenbahngesetzgebung vorsieht, dass Fahrzeuge gemäß den bei der Inbetriebsetzung geltenden Sicherheitsbestimmungen wieder betrieben werden können. Voraussetzung für die Gültigkeit der Gesetzgebung ist, dass die Fahrzeuge nicht mehr fahrplanmäßig eingesetzt werden. Bei einem fahrplanmäßigen Einsatz im Personenverkehr kommen die heutigen Sicherheitsbestimmungen zum Tragen, die oft substanzielle Veränderungen erfordern. Beispiel sind die auf den Schweizer Seen eingesetzten Dampfschiffe.

Mit der BLS gab es bei der Ausgestaltung des Restaurierungskonzepts lange Diskussionen, wie der *Blaue Pfeil* den Vermarktungsbedürfnissen angepasst werden soll. Sie wollte zuerst, dass einer der beiden Wagenkasten ausgeräumt und mit einem Längstisch für Konferenzen eingerichtet würde. Dies hätte den historischen Zustand des Wagenkastens von 1938 stark beeinträchtigt. Der Eingriff hätte die Authentizität des Fahrzeugs vermindert und die finan-

6 Thomas Hurschler, Restaurierung des Blauen Pfeils, in: Kilian T. Elsasser, Thomas Hurschler u. Theo Weiss, *Der Blaue Pfeil*, Bern 2014, S. 25–32, hier S. 25ff.

zielle Unterstützung durch den Lotteriefond und gemeinnützige Stiftungen gefährdet, so dass darauf verzichtet wurde. Damit während der Fahrten auch Mahlzeiten serviert werden können, wurden zwischen den Sitzbänken als Kompromiss Tische eingefügt, die entfernt werden können. Der *Blaue Pfeil* deckt als Charterfahrzeug nicht mehr nur ein Transportbedürfnis ab, sondern ist Plattform für Erlebnisse.

Die Restaurierung und Wiederinbetriebnahme des Triebwagens BCFe 4/6 736 *Blauer Pfeil* der BLS von 1938 zeigte auf, dass die Funktion integraler Bestandteil der Erhaltung eines technischen Objekts ist. Der Betrieb des historischen Objekts ist Teil der Vermittlung und der Erhaltung des impliziten Erfahrungswissens. Die Objektgeschichte beinhaltet auch die Erhaltung der Bautechnik und das ‚Fingerspitzengefühl‘, das für einen sicheren Betrieb notwendig ist. Die zumeist in der Freizeit fahrenden Lokomotivführer wurden für das Fahrzeug speziell instruiert. Das Fahrzeug kann mit falschen Manipulationen Schaden nehmen. Fehlende computergestützte Steuerungen beispielsweise können zur Überhitzung und Schädigung der Motoren führen. Das Konzept der Restaurierung und Wiederinbetriebnahme des *Blauen Pfeils* setzte auf die Erhaltung der historischen Substanz. Auf grundsätzliche Rekonstruktionen verzichtete man. Außen wurden nur die 1985 eingeschweißten Abrundungen der Fenster wieder entfernt. Damit wurde die strenge Eckigkeit im Stil der neuen Sachlichkeit wieder hergestellt. Der eine Wagenkasten wurde innen gemäß seiner Substanz im Ablieferungszustand von 1938 erhalten, der andere Wagenkasten in der Erscheinung von 1985 belassen.

Stillstandsschäden

Bei der Diskussion um den Erhalt und den Betrieb von historischen Schienenfahrzeugen wird von Eisenbahnfans immer wieder das Argument der Stillstandsschäden erwähnt. Dieses Argument ist nur bedingt richtig. Stillstandsschäden treten bei Fahrzeugen auf, die betriebsfähig restauriert und nicht oft genug eingesetzt werden. Stillgelegte Fahrzeuge verlieren zwar ihre Betriebsfähigkeit, sind aber in ihrem Zustand stabil, denn der Alterungsprozess wird durch die Lagerung in einer Halle stark verlangsamt. Stillstandsschäden bei betriebsfähigen historischen Fahrzeugen sind insofern relevant, da der Betrieb aufwendig ist und in der Schweiz heute zu viele betriebsfähige Fahrzeuge existieren, für die kein Markt besteht. Museumsbahnen kämpfen darum, eine ausreichend große Kundschaft zu generieren, um die laufenden Betriebskosten zu finanzieren. Die meisten Museumsbahnen konzentrieren sich auf ein kleines Publikumssegment, die Eisenbahnfans. Das Dampfzentrum in Winterthur ist ein Beispiel für eine undifferenzierte Restaurierungspolitik. Es formuliert als Zielsetzung, dass alle ihre Dampfmaschinen wieder betrieben werden sollen.⁷

7 Kilian T. Elsasser, Frage nicht, was die Gesellschaft für das Dampfzentrum in Winterthur machen muss, sondern wie das Dampfzentrum die Gesellschaft bereichern kann (frei nach John F. Kennedy), in: NIKE Bulletin, 2015, H. 4, S. 51.

Sinnvoller wäre aber, wenn nur so viele Maschinen betriebsfähig restauriert würden, wie dies für die Erhaltung des impliziten Erfahrungswissens nötig ist. Dies würde ermöglichen, dass genügend Maschinen im letzten Betriebszustand und unrestauriert erhalten blieben.

Damit die betriebsfähigen Fahrzeuge auch eingesetzt werden, ist das Vorgehen der BLS-Stiftung interessant. Sie leiht die restaurierten Fahrzeuge an die Stifterin, die BLS, aus. Sie ist für die Vermarktung, den Betrieb und die Instandhaltung verantwortlich. Eisenbahngesellschaften, wie die BLS, die Rhätischen Bahnen oder die SBB können bei der Vermarktung von Fahrten mit historischen Fahrzeugen auf ihre professionellen Vermarktungskanäle zurückgreifen, die Fahrzeuge regelmäßig einsetzen und damit eine Breitenwirkung erzielen. Die BLS setzt den *Blauen Pfeil* neben dem Charterverkehr beispielsweise an einigen Tagen im Jahr auch im Regionalverkehr ein. Der *Blaue Pfeil* ersetzt an fünf Samstagen einen Regelzug und erreicht damit einerseits Eisenbahnfans, die die Fahrt mit einem normalen Billett benutzen können und andererseits auch Zufallspassagiere.⁸ Die Erfahrung 2015 zeigte, dass sich in den betreffenden Zügen die Frequenz mehr als verdoppelte. Die großen Kosten für den Betrieb und das doch kleine Marktsegment stellen sicher, dass die Fahrzeuge nicht übermäßig abgenutzt werden. Das Flaggschiff der historischen Fahrzeuge der BLS AG, der *Blaue Pfeil*, kommt auf etwa 40 bis 50 Einsätze pro Jahr und fährt rund 4.000 km, eine Distanz, die ein modernes Fahrzeug in wenigen Tagen fährt. Der Betrieb des Fahrzeugs beinhaltet den weiteren ‚Verbrauch‘ des Fahrzeugs. Der *Blaue Pfeil* könnte bei einem Unfall einen großen Schaden erleiden. Dem musealen Standpunkt, dass historische Objekte ‚memento mori‘ seien, wird Rechnung getragen, indem der Vorläufer, der einteilige *Blaue Pfeil* von 1935, im Verkehrshaus der Schweiz nicht betriebsfähig ausgestellt ist.

Der *Blaue Pfeil*, der 2015 mit dem Schweizer Denkmalpreis ausgezeichnet wurde, soll auch als Brücke und Anregung dienen, in der vielfältigen Fanszene professionelle Standards zur Diskussion zu stellen, denn der größte Teil der Erhaltung von technischem Kulturgut wird in der Schweiz von Fans geleistet.⁹ Die Publikation der Geschichte und des Restaurierungskonzepts im Kunstführer *Der Blaue Pfeil* der Schweizerischen Gesellschaft für Kunstgeschichte GSK soll die Bedeutung von technischem Kulturgut in einer von Kirchen und Burgen geprägten schweizerischen Kulturlandschaft verankern.

Fazit

Die beiden Schienenfahrzeuge wurden gemäß der Chartas von Venedig und Riga nach professionellen Standards restauriert und die Ergebnisse publiziert. Das Projekt *Gnom* wurde in der Museumsszene kaum wahrgenommen. Das

8 Internet : <https://www.bls.ch/d/bahn/charter-blauerpfeil-regionalzug.php> [Stand 1.10.2016].

9 Kilian T. Elsasser, Der eine „Blaue Pfeil“ und das Dutzend „Tigerli“, in: Neue Zürcher Zeitung vom 7.8.2014.

hängt damit zusammen, dass in professionell geführten Museen immer noch Berührungspunkte bestehen, sich mit der Funktion von technischem Kulturgut auseinanderzusetzen, mit Laien zusammenzuarbeiten und den Betrieb eines Objekts in die Vermittlung einzubeziehen. Die Verbreitung der Erkenntnisse wurde erschwert, weil diese in einem Eisenbahnverlag publiziert wurden. Es fehlte zudem ein Konzept, wie die Dampflokomotive regelmäßig weiter in Betrieb gezeigt werden sollte. Die Lokomotive wurde wieder zum stillgelegten Ausstellungsobjekt. Die BLS-Stiftung restaurierte den *Blauen Pfeil* mit der Zielsetzung, dass möglichst viel historische Substanz erhalten bleibt und der Triebzug wieder eingesetzt wird. Die Denkmalpflege des Kantons Bern, die das Projekt begleitete, stand hinter dem Konzept der betriebsstüchtigen Restaurierung. Weil die Denkmalpflege eine substantielle finanzielle Unterstützung durch den Lotteriefonds beantragte, konnte die Restaurierung auch realisiert werden. Die Denkmalpflege schlug das Projekt auch erfolgreich für den Denkmalpreis 2015 vor. Die Schlussergebnisse publizierte die BLS-Stiftung bei der Gesellschaft für Schweizer Kunstgeschichte. Mit dem Kunstführer wird ein Zielpublikum außerhalb der Eisenbahnszene angesprochen. Das Projekt *Blauer Pfeil* wurde im Gegensatz zum *Gnom* mit mehreren Stakeholdern realisiert und von der Zielsetzung des Betriebs und der Vermarktung her realisiert. Wichtig war, dass die Denkmalpflege nicht nur Auflagen machte, sondern sich mit Geldern des Lotteriefonds auch substantiell finanziell beteiligte. Mit den beiden Partnern der Denkmalpflege und der BLS AG konnte nicht nur die Authentizität des Objekts respektiert, sondern auch das Fahrzeug für attraktive Vermarktungsangebote konzipiert werden.

Anschrift des Verfassers: Kilian T. Elsasser, Mythenstrasse 7, CH-6003 Luzern,
E-Mail: ke@museumsfabrik.ch