

PODCAST: Wohin damit? Unterwegs in die Zukunft des Kulturerbes

Der Mensch in der Maschine: Was ist ein Depot? (Teil 2) (Folge 10)

[Alain Gloor:] Es ist Viertel vor acht Uhr am Morgen. Es ist richtig kalt. Ich habe mit der Historikerin Monika Dommann und unserem Leiter der Sammlungserschliessung, Christian Kunz, an einem Bahnhof in der Nähe von Zürich abgemacht. Auf dem Weg zum Tram treffe ich Christian:

[Christian Kunz:] «Hoi Alain!»

[Alain Gloor:] «Hoi! Ich nimm denn scho uf, gäll.»

[Christian Kunz:] «Nimmsch scho uf? Genau, mir müen no es paar Sache zerscht kläre, wo mir nit dörfe ineschniide.»

[Alain Gloor:] «Jä. Zum Bispil?»

[Christian Kunz:] «Nei, eifach nur zum Gebäude ... Mr dörfe nit säge, eifach us Diskretionsgründ, wo mir sind, wie's Gebäude usgseht ... mr dörfe über üsi Rüm rede.»

[Alain Gloor:] «Okay. Chasch es Bispil mache, wo nüt übers Gebäude ussäit?»

[Christian Kunz:] «Jo, also wie mir iigrichtet händ, wie mir lageret, wie mir funktionieret.»

[Alain Gloor:] «Aha. Jä, okay!»

[Christian Kunz:] «Aber mir chön nit rede über d [...]. Eifach so Sache sött mr nit.»

[Alain Gloor:] «Ok. Guet. Isch guet. Wie goht's?»

[Christian Kunz:] «Guet. Und dir?»

[Alain Gloor:] «Au guet.»

[Alain Gloor:] Kurz darauf treffen wir Monika Dommann. Wir warten aufs Tram. Wo es genau hingeht, darf ich nicht sagen. Der externe Partner, der uns die Depotflächen zur Verfügung stellt, verlangt Diskretion.

In der letzten Folge dieses Podcasts habe ich mich gefragt, was eigentlich ein Depot ist. Ich habe angeschaut, wo wir uns mit unserem zukünftigen Depot in einer Matrix mit

den Dimensionen Funktionalität, Sozialität, Spektakel und Nachhaltigkeit platzieren würden. Und ich bin der Faszination nachgegangen, die Depots bei Besucher:innen auslösen.

Heute steht ein anderes Thema zu dieser Frage nach dem Depot auf dem Programm: die Logistik. Monika Dommann hat ein viel beachtetes Buch darüber geschrieben. Es heisst: «Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands». Und mit Christian Kunz habe ich einen absoluten Spezialisten zu diesem Thema aus unserem eigenen Team dabei.

Wir treffen im Depot ein. Dort lagern wir im Moment etwa 90 Prozent unserer Sammlung. Das tun sie so lange, bis wir in campo und in unser Sammlungshaus einziehen. Ich verkable die beiden – und wir gehen los. Auf Entdeckungstour. Mal schauen, worüber die beiden so reden.

[Alain Gloor:] «Es schmeckt ... es riecht ...»

[Christian Kunz:] «Ich kann es nicht einordnen, woher das kommt.»

[Alain Gloor:] «Ein bisschen süsslich?»

[Christian Kunz:] «Vielleicht ist es einfach ein Putzmittel.»

[Monika Dommann:] «Als wir draussen kamen ... habe ich ... man kann ... man weiss nicht, was das für ein Gebäude ist. Ich habe ein [...] draussen gesehen, habe ich gedacht, interessant. Und jetzt ist es eigentlich klar, was für ein Lager es ist. Weil man sieht diese ganz spezifischen Klimakisten. Und wenn man schon in so Lagern gewesen ist, weiss man jetzt eigentlich schon von weitem, was ungefähr drinsteckt.»

[Christian Kunz:] «Genau. Das ist unser Gemädelager. Circa ungefähr 5000 Gemälde in diesem Raum. Kleinere Gemälde sind einfach gestellt in Nischen. Das ist eigentlich relativ effizient, spart Kosten. Ist jetzt auch ein Lager, das haben wir noch die nächsten Jahre, bis bei uns das neue Sammlungshaus fertig ist. Dann wird das sowieso alles umziehen und dann wird das ähnlich wieder eingelagert, weil es einfach effektiv ist. Aber es wird sicher Anpassungen geben.»

[Monika Dommann] «Also heisst das: Alles, was hier ist, oder nicht alles, wird dann ins neue Lager kommen?»

[Christian Kunz:] «Alles, was hier ist.»

[Monika Dommann:] «Alles? Das ist jetzt wie so ein Zwischenzustand, um das zu erschliessen?»

[Christian Kunz:] «Genau. Das war für uns einfach die einzige Möglichkeit, weil wir so grosse Räume brauchen in der Region. Das hat sich eigentlich angeboten. Das Gebäude war auch dann ungefähr fertig, als wir die Räume brauchten. Es war zum grossen Teil noch leer und wir konnten auswählen, was wir wollten. Es war eigentlich ein Glücksfall für uns.»

[Monika Dommann:] «Ja, und was interessant ist, wir sind mit dem Tram bis fast vor die Haustür gefahren. Das ist nicht immer der Fall bei so Lager. Meistens muss man noch die letzte Meile, sage ich in der Sprache der Logistik, zu Fuss gehen oder dann mit dem Auto hinfahren. Also Logistik ist nicht auf Menschen ausgerichtet, würde ich sagen, sondern wirklich auf Verkehrs- und Transportsysteme.»

[Christian Kunz:] «Das ist auch hier der Fall. Hier wurde darauf geachtet: Wo ist der Autobahnanschluss? Ich weiss, dass das bei der Planung ein Thema war. Und es war auch ein Thema: Wo ist der Gubristunnel? Damit man nicht immer im Stau stehen muss.»

[Alain Gloor:] Das merke ich mir vor. Wie verhalten sich Lager – oder die Logistik – zum Menschen, zum Menschlichen? (Oder wie eben nicht?) Das wird in dieser Folge immer wieder Thema sein. Aber folgen wir weiter dem Gespräch. Ich habe Christian gefragt, welche Logik eigentlich hinter der Art und Weise, wie wir lagern, steckt.

[Christian Kunz:] «Wir haben eigentlich immer versucht, möglichst platzsparend zu lagern. Einfach weil wir wussten: Wir haben eine sehr grosse Sammlung. Wir müssen das leicht zugänglich halten, trotzdem effizient einlagern.»

[Monika Dommann:] «Wie viel habt ihr ab Stange gekauft? Also ich sage jetzt mal: Regale, Gestelle, Kisten? Und was ist sozusagen handgemacht?»

[Christian Kunz:] «Der grosse Teil hier ist handgemacht. Alles Massanfertigung. Diese Holzgestelle. Holz ist ja eigentlich nicht das ideale Lagergestell für Gemälde ... Weil Holz Säure ausgast und Objekte schädigen kann, wenn man es langfristig nutzen würde. Hat aber auch Vorteile. Man kann etwas reinschrauben, anmachen. Es hat einfach auch von der Grösse: Wir mussten uns dem Raum anpassen. Es hat nichts gegeben auf dem Markt, das einfach so gepasst hätte. Diese Regale hier vorne, das sind Standard Errex-Regale, die kann man ...»

[Monika Dommann:] «Ja, die Errex-Regale wurden ja irgendwann entdeckt. Ich mag mich erinnern: In den 90er-Jahren haben wir keine Lust mehr gehabt auf Ikea. Wir haben den Eindruck gehabt, wir können jetzt ein bisschen uns was Teures leisten, haben dann Errex-Regale alle gehabt für unsere Bücher. Das ist total interessant, wie diese Logistik dann plötzlich in die Studierzimmer Einzug gehalten hat. Also Standard-Logistik. Ich weiss nicht, wie das heute ist, aber es war mal extrem cool, Errex-Regale zu haben.»

[Alain Gloor:] Wer sich gerade nichts unter Errex-Regalen vorstellen kann – ich bin mir sicher, Du hast sie schon oft in deinem Leben irgendwo angetroffen. Ich bin kurz auf die Website von Errex, da steht: «Das erfolgreichste modulare steckbare Regalsystem der Schweiz. Universell einsetzbar, rasch montiert und dank einem vielseitigen Zubehör-Programm beliebig ausbaubar. ERREX®- Regale lassen sich in Grösse, Form und je nach Lagergut an Ihre persönlichen Bedürfnisse anpassen.» Das klingt wie das Gegenteil von Chaos. Ein modulares System, um alles sauber in Ordnung zu bringen. Trotzdem ist bei uns intern immer wieder von der sogenannten Chaoslagerung die Rede. Die streben wir im neuen Sammlungshaus nämlich an. Aber was ist das, eine «Chaoslagerung»?

[Christian Kunz:] «Es ist eigentlich eine Lagerung möglichst nach Effizienz, nach Grössen, nach Materialien, die zusammen passen, zusammen gelagert werden. Und eigentlich macht die Datenbank ... eigentlich gibt den Zugang. Man weiss genau, wo man hin muss. Da ist es. Aber ich nehme an, die Gemälde werden auch in Zukunft zusammen sein, weil es Sinn macht von den Grössen und Materialien. Ich glaube, wir werden auch im campo eine Gemäldezone haben.»

[Monika Dommann:] «Ich meine, das ist eine interessante Frage, Alain, die du gestellt hast. Ist jetzt sozusagen Kunstlogistik ... funktioniert die genau gleich wie Logistik für andere Dinge? Ich nenne es jetzt mal Dinge. Oder gibt es da Unterschiede? Und ich habe festgestellt, dass es schon Unterschiede gibt. Zum Beispiel bei hochpreisigen Kunstwerken, die Leihgaben machen zwischen den Museen. Dass es immer diese Begleitung braucht. Also das Kunstwerk darf nicht allein reisen. Und das Interessante ist: eine Logistikfirma kann das auch nicht übernehmen, sondern es muss irgendjemand vom Museum abgeordnet werden, dieses Kunstwerk zu begleiten. Da hat es irgendwie etwas, was sehr viel mit Vertrauen zu tun hat. Wem gehört das? Wem gibt man Vertrauen? Man könnte eigentlich sagen, das kann man einfach an eine Logistikfirma ... die können das vielleicht noch besser begleiten. Also lasst ihr auch begleiten, habt ihr das auch?»

[Christian Kunz:] «Ja, vor allem auch bei hohen Werten. Aber es zahlt sich schon aus, weil Logistikfirmen, die können das sehr gut, aber geht häufig um kleine Details, wo Schäden entstehen können. Und das ist extrem schnell passiert. Und da will man auch niemandem einen Vorwurf machen. Aber es ist gut, wenn jemand dabei ist und sagt: «Halt, über diese Schwelle müssen wir jetzt anders gehen.» Weil Logistikfirmen haben auch einen Auftrag, die wollen das zeitgerecht, in möglichst kurzer Zeit abschliessen. Und manchmal hat auch jemand einen schlechten Tag. Das kann passieren, es sind auch immer Menschen. Und da lohnt es sich, wenn es vor um allem hohe Werte geht, aus unserer Sicht, doch dabei zu sein. Ist aber nicht nur ein Kontrollorgan. Es macht auch Sinn, durchaus mit den Häusern, wo es angeliefert wird, dass da ein Kontakt entsteht. Das ist nicht nur wegen der Logistik, sondern es ist auch eine Wertschätzung.»

[Monika Dommann:] «Es ist so interessant, das sind eben die Grenzen dieser kompletten Rationalisierung und Automatisierung. Also das ist genau so ein Moment, wo ich finde ... bei dieser Begleitung von hochwertiger Kunst ... und das kann ja bis nach Japan gehen, oder? Dass jemand ein Kunstwerk nach Japan begleitet.»

[Christian Kunz:] «Es wird auch immer schwieriger, weil früher konnte man beim Boarding des Kunstwerks in dem Frachtraum dabei sein, weil dort passiert relativ schnell relativ viel. Heute ist es extrem schwierig. Man kann nicht mehr dabei sein. Man muss sich darauf verlassen, dass es gut gemacht wird. Sie sitzen zwar im gleichen Flugzeug, aber eigentlich ...»

[Monika Dommann:] «Aber da prallen eigentlich zwei Welten zusammen. So die alte Museumskultur und die alte Logistikkultur, oder, wenn man so will ... Oder Transportunternehmen, die andere Verfahren haben ...»

[Christian Kunz:] «Eigentlich wollen ja alle das Gleiche, es soll heil ankommen und es soll effizient sein.»

[Alain Gloor:] Grundsätzlich lässt sich wohl sagen, dass die Logistik zunehmend automatisiert wird. Aber ohne Menschen geht es eben doch nicht. Wir gehen weiter. Einen Stock tiefer. Und schauen unsere nächste Depotzelle an.

[Christian Kunz:] «Das ist wirklich die effizienteste Form unserer Lagerung. Das ist eine temporäre Lagerung in Palettenrahmen mit sehr vielen Objekten. Das macht es für unsere Arthandler und Restauratoren sehr schwierig, wieder an diese Objekte zu kommen im Moment. Das ist aber schon transportbereit eingelagert für den Umzug. Weil wir gesagt haben: 95% der Objekte nehmen wir bis dann nicht mehr raus, also verpacken wir sie jetzt schon transportbereit. Das hat den Nachteil, wenn man jetzt etwas braucht, ist es aufwendig. Sehr viel Volumen auf kleinem Raum. Ist aber noch zugänglich.»

[Monika Dommann:] «Ich meine, das ist jetzt eine Anordnung, die kennen wir auch seit den 50er-Jahren, oder. Wir haben Paletten, wir haben Box-Paletten, die man stapeln kann. Wir haben einen Hub-Stapler, Gabel-Stapler, mit denen man das manövrieren kann. Und das ist eigentlich so die mechanisierte Form, wie man lagert und ein- und auslagern kann. Das ist so in einer standardisierten, allgemein verbreiteten Art und Weise seit den 50er-Jahren in der Schweiz im Betrieb. Erstmals bei der SBB.»

[Alain Gloor:] Keine Logistik, auch keine Kunst- und Kulturerbe-Logistik funktioniert in Europa ohne die Europalette. Monika Dommann widmet ihr ein ganzes Kapitel in ihrem Buch. Auch die hast du bestimmt schon zig mal gesehen. Sie gehört wie selbstverständlich zu unserem Leben dazu. Zum Beispiel im Stadtraum. Oder in alternativen Restaurants. Sie versprüht Authentizität. Oft stehen zum Beispiel auch Hochbeete in diesen SBB-Transportkisten auf Europaletten.

Aber diese Infrastruktur ist eben gar nicht selbstverständlich. Der Zweite Weltkrieg war ein starker Treiber des *palletizing*, des Beladens von Paletten. Ich zitiere aus Monika Dommans Buch: «Während des Zweiten Weltkriegs wurden regelrechte Materialflusslaboratorien für die Lagerung, die Verladung und den Transport des Nachschubs geschaffen.» Wenn Monika Dommann hier von «Logistiklabors» spricht, versteht sie ein Labor auch als, ich zitiere wieder, «ein Mittel, mit dem die Umwelt bearbeitbar gemacht und dann anschliessend wieder zurückübersetzt werden kann. Die Materialflusslabors des amerikanischen Militärs waren eine Voraussetzung für die Palettierung ausserhalb des ... Militärs.»

Den Begriff der Palettierung versteht sie nicht nur – und ich zitiere wieder – «sachtechnisch, im Sinne einer ununterbrochenen Verschmelzung von Ladefläche und Ladeeinheit und ihrer überbetrieblichen Vereinheitlichung. Sondern (sie) versteht ihn auch sozial- und kulturhistorisch. (Damit meint sie) die soziale Herstellung einer spezifischen materiellen Kultur, (und damit) die Entstehung neuer Räume und die Etablierung von neuen Denk- und Organisationsweisen», Zitat Ende.

Also: Der Mensch erfindet unter Druck neue Lösungen (z.B. wenn etwas Bestimmtes koordiniert werden muss) – diese Lösungen wiederum wirken darauf zurück, wie der Mensch denkt und sich organisiert. In diesen Prozessen entsteht oft eine Eigendynamik, die Unvorhersehbares zutage treten lässt.

Zurück zur Europalette. 1948 setzt die International Organization for Standardization eine Kommission ein, um sich mit der Palettierung zu beschäftigen. Auch die SBB beginnen mit der Arbeit an einer standardisierten Palette. Dabei war es der SBB immer wichtig, die Produktivitätssteigerung zu betonen. Und eben nicht die «Arbeitsvernichtung». Dass also Menschen immer weniger zu tun hätten bei zunehmender Automatisierung.

1961 wird der Europäische Palettenpool ins Leben gerufen. Auch die Schweiz ist beteiligt. Nach harten Verhandlungen können sich die verschiedenen Player entscheiden auf die Abmessung 80 x 120 cm. Das ist seitdem der Standard. Die SBB arbeiteten bereits mit dieser Abmessung und mussten nur die Nagelung anpassen. Statt 138 Nägel sollten neu nur 78 Nägel verwendet werden.

[Alain Gloor:] «Und siehst du eigentlich einen typologischen Unterschied? Und wenn ja, worin besteht er? Die Warenlager, das sind Orte, wo Waren ein und ausgehen. Möglichst eigentlich nicht zu lange lagern.»

[Monika Dommann:] «Das ist das Ideal. Aber ich meine auch Warenlager können zum Teil sehr immobil sein. Deshalb gibt es überhaupt Lager, weil es wird zwischengelagert oder es wird gelagert. Aber es ist schon: Das Ideal ist, was eigentlich die Logistik vorantreibt, weil das natürlich ... sozusagen: Raum kostet Geld und kostet Wartung und Unterhalt ... es gibt Unterhaltskosten, sodass man natürlich versucht, diese Kosten

einfach zu reduzieren. Aber es ist natürlich letztlich ein Ideal, weil es gibt immer mehr Lager für alles Mögliche auf dieser Welt.»

[00:03:22.020]

[Alain Gloor:] «Das ist natürlich nicht deine Rolle als Historikerin. Ich frage dich trotzdem, wenn du jetzt das so siehst, immer mehr Lager, auch die Lagerung von Kulturerbe. Meistens dauerhaft, Christian hat gesagt, wahrscheinlich werden 95% dieser Objekte in den nächsten Jahren nicht ausgeliehen. Was denkst du darüber? Was macht das mit Dir?»

[Monika Dommann:] «Ja, ich finde ja kulturelles Gedächtnis sehr wichtig. Aber wenn ich so in Affoltern stehe, also im Sammlungszentrum des Landesmuseum oder auch jetzt hier, dann frage ich mich schon, wohin das führt. Also was... Oder beziehungsweise ... ich bin da eigentlich relativ emotionslos, was das eigentlich über uns aussagt ... dass wir so exzessiv mit der Vergangenheit beschäftigt ... irgendwie Angst haben, was zu verlieren. Also da komme ich schon ein bisschen ins Grübeln. Das finde ich eigentlich interessant. Der Aufwand, der betrieben wird, auch die Kosten, die eine Kultur auf sich nimmt, um eine vergangene Kultur irgendwie dauerhaft zu konservieren, das ist schon ein bisschen irre.»

[Alain Gloor:] «Und hast du mehr Antworten als ... Wir haben anscheinend irgendwie Angst, etwas zu verlieren. Was?»

[Monika Dommann:] «Ja, gut, es ist natürlich auch ... wie soll ich sagen ... das Gedächtnis. Woher kommen wir? Warum sind wir so wie wir jetzt sind. Ich glaube, das ist für Menschen immer wieder total wichtig. Viele Leute, die anfangen Geschichte studieren ... am Anfang des Studiums sind sie auch immer wieder sehr mit den Grosseltern beschäftigt ... fragen Grosseltern um ihre Geschichten. Ich glaube auch, das Grundinteresse an Geschichte, vielleicht sogar auch bei mir, irgendwann ist das natürlich dann professionalisiert, nimmt das eine Eigendynamik an, ist schon die Auseinandersetzung auch mit der eigenen Vergangenheit. Ja, aber ich habe da keine – wie soll ich sagen? Ich finde nicht, man sollte jetzt mehr wegschmeissen ... oder anscheinend hat das auch einen Reiz, oder?»

[Alain Gloor:] Mich zieht's ja immer zu den grossen Fragen. Wenn du regelmässig in diesen Podcast hineinhörst, hast du das bestimmt schon mitbekommen. Also frage ich Monika Dommann, ob es auch einfach zum Menschsein gehört: Das Einordnen, Klassifizieren, in Ordnung bringen. Das Ungestüme einzuhegen. Unter Kontrolle zu bringen.

[Monika Dommann:] «Ja, ich meine, das ist Logistik! Da muss man gar nicht irgendwie philosophisch werden. Das macht jeder Logistiker. Oder er muss sie klassifizieren, ordnen, in die bestehende Ordnung einbringen. Also das ist eigentlich ...»

[Alain Gloor:] «Ist es auch ein anthropologisches Grundbedürfnis?»

[Monika Dommann:] «Da habe ich in meiner Forschung einiges dazu gesagt, dass im Prinzip mit der Massenproduktion das natürlich zu einer Überlebensfrage wird, weil es wird immer mehr produziert. Das muss transportiert werden, verteilt werden, wieder entsorgt werden. Das heisst, wenn immer mehr Dinge ... also Industrialisierung, Fabriken ... Ich weiss nicht, wie viele Objekte im Moment ein Mensch in der Schweiz besitzt, viele ... doppelt so viele ... ich weiss nicht wie viel mehr als noch vor 50 Jahren oder vor 100 Jahren. Das heisst, das schafft extreme Koordinations- und Synchronisationsaufgaben. Und das ist der Grund, warum Logistik so wichtig geworden ist. Auch volkswirtschaftlich. Die kümmert sich um das, oder. Und ich meine, das, was wir hier auch sehen, ist eigentlich ein Ergebnis der Massenfabrikation, auch der Industrialisierung, obwohl es hier viele Einzelstücke wahrscheinlich hat. Das wäre auch noch interessant: Wie viel davon ist eigentlich ein Einzelstück und wie viel ist eigentlich doch auch massenfibriert? Das wäre super interessant zu wissen.»

[Christian Kunz:] «Ich glaube, da kann man so einen Schnitt von halb-halb machen, würde ich sagen. Ist noch schwierig zu sagen, aber es gibt klar die Massenprodukte, vor allem aus Ende 19. Jahrhundert, Anfang 20. Jahrhundert. Aber auch was vorher war, war häufig vielleicht nicht ein Massenprodukt, vielleicht auch schon seriell hergestellt, aber in kleinen Serien. Oder wir haben auch viele Produkte, die wirklich Einzelexemplare sind. Vor allem, wenn es Richtung Kunst geht, sind es häufig Einzelexemplare. Gut, bei Bronzen gibt es auch diverse Abgüsse sehr wahrscheinlich.»

[Alain Gloor:] Dann macht Monika Dommann eine Beobachtung. Sie sieht auf einer der Kisten einen QR-Code, der uns hilft, der Kiste einen Ort im Lager zuzuweisen und dann wiederzufinden. Aber sie sieht auch ein Bild eines Zelts auf der Kiste.

[Monika Dommann:] «Aber das ist schon so, dass hier diese Kleber ... was drin ist. Also jetzt zum Beispiel hier in dieser Kiste, dieses Zelt, ist da was drin, was mit Zelt zu tun hat oder nicht?»

[Christian Kunz:] «Da ist ein Zirkusmodell drin.»

[Monika Dommann:] «Aber eben ihr macht schon... Also es gibt diese Bilder, das habe ich eben noch nicht verstanden.»

[Christian Kunz:] «Das ist ganz selten. Das machen wir, um Dinge zusammenzuhalten, die wir... Da sind wir gleich... Da hat es ein Projekt gegeben. Wir wollten markieren, was gehört alles zu diesem Projekt dazu? Eigentlich sieht man schon: Die QR-Codes sind drauf, das könnte man in der Datenbank nachsehen. Will man aber in der täglichen Arbeit ...»

[Monika Dommann:] «Aber warum braucht ... also damit die Leute wieder erkennen, für die Menschen. Genau, aber das ist eben interessant, weil eigentlich, das spricht eben wieder dafür, dass hier Menschen im Einsatz sind, weil diese Bilder braucht es nur,

wieder logistisch, weil eigentlich logistisch wird das ... aber sobald der Mensch ins Spiel kommt, gibt es diese Bilder oder auch bei der ... also bei der Kunst ... bei den Transporten.»

[Christian Kunz:] «Auch bei uns, bei Leerstellen im Lager, hat das häufig einen Zettel, einen farbigen, damit man weiss, wo man es zurückstellen muss. Könnte man über die Datenbank auch rauskriegen ... geht einfach schneller, weil der Mensch visuell funktioniert.»

[Alain Gloor:] «Ich habe in meiner letzten Podcastfolge davon erzählt ... ich gehe mit dieser Gruppe durch unser Depot ... über diese Faszination, die das auslöst beim Menschen. Das ist die warme Seite des Depots. Und nächste Folge würde ich die kalte, die vermeintlich kalte, Seite der Logistik mit Monika Dommann anschauen. Und du widersprichst natürlich gerade.»

[Monika Dommann:] «Ja, das ist etwas, was man denkt. Das ist alles maschinell standardisiert, auf Maschine-Maschine-Interaktion ausgerichtet. Und das ist eben das Faszinierende. Wie viel Kultur ... wie viel Kulturtechnik eigentlich da drinsteckt. Wenn du sagst, Menschen schauen ... also visuell ... oder, sie scannen keine Barcodes. Das fasziniert mich.»

[Alain Gloor:] «Und du bist Historikerin, du bist Professorin an der Uni Zürich, du bist keine Leiterin einer Kulturstiftung. Aber was würde das für dich bedeuten als Leiterin einer Kulturstiftung, die sich ein Depot baut, wie kann man dem ... soll man dem mehr Rechnung tragen? Kann man dem mehr Rechnung tragen? Und wenn ja, wie?»

[Monika Dommann:] «Ich finde es interessant, wenn die unsichtbare Arbeit auch sichtbar gemacht wird. Also es ist ja ... Es steckt extrem viel Arbeit in dieser Sammlung und all diese Berufe, aber auch Tätigkeiten, Handgriffe, auch Skills, wenn die sichtbar gemacht werden. Das würde ich sicher total tun. Das ist interessant, ja.

[Alain Gloor:] «Das haben wir vor.»

[Monika Dommann:] Das habt ihr vor? Seid ihr zufrieden, wenn ich das jetzt sage?»

[Alain Gloor:] «Also es ist natürlich zufrieden schon, weil es ist natürlich intern überhaupt nicht Konsens.»

[Christian Kunz:] «Ganz schwierig, weil man will ja nicht einen Schaubetrieb machen. Weil ... man will ja nicht einen Zirkus vorführen, sondern man will eigentlich die Arbeit zeigen, wie sie ist. Man will die Leute auch nicht permanent ausstellen, nur damit sie ausgestellt sind. Wie finden wir da einen guten Weg, dass das für alle Seiten angenehm ist? Dass es einfach funktioniert? Und nicht einfach eine Show zeigt.»

[Monika Dommann:] «Aber ich sage euch, ich gehe immer mit meinen Student:innen ins Sammlungszentrum. Ist dann ein Seminar, wo es um Fotografie geht, weil diese Pressefotografie-Sammlung zufällig da ist. Und jetzt machen wir es inzwischen so, dass wir auch in ein paar Ateliers gehen können. Und für die Student:innen ist das ein ... also sie sagen zum Teil: «Das war sowas von überwältigend, mit diesen Konservatorinnen zu sprechen ... mit ihr über ihre Arbeit zu reden.» Also ich glaube, das ist etwas, was Besucher:innen mit einem historischen Interesse – und das müssten eben nicht nur Historiker sein – einfach total interessiert. Also ich muss noch vielleicht sagen: Das erste Depot, das ich überhaupt je gesehen habe in einem Museum, das ist ja auch ein bisschen ein Trend, Depot-Ausstellungen, oder, war in Wien, im Jüdischen Museum. Da hat ein Sammler hat antisemitische Objekte gesammelt, um sie aus dem Verkehr zu ziehen. Was ich auch total interessant finde. Also die Idee, also es hat auch wieder viel mit Lagern und Zirkulation zu tun. Man muss die aus dem Verkehr ziehen, damit sie nicht zirkulieren, damit diese antisemitischen Stereotypen nicht sich ständig auch noch auf dieser Objektbasis weiterverbreiten. Und er hat das gesammelt und das Jüdische Museum hat das so in einer Depot-Ausstellung sichtbar gemacht.»

[Alain Gloor:] Das finde ich spannend: Dieses Einfrieren oder Unterbinden des Materialflusses als Funktion des Depots. Und dass das wiederum mit dem Zeigen der Objekte in einem spezifischen Kontext zu tun hat.

Was Monika Dommann weiter beschreibt – das Aufeinandertreffen von Interessierten mit unseren Mitarbeiter:innen: Das soll bei uns unbedingt möglich sein. Dass man in ein gemeinsames Gespräch kommt über die Arbeit am und mit dem Kulturerbe.

Immer mehr nähern wir uns intern dem Konsens, dass es im Sammlungshaus und im campo nicht darum gehen soll, einfach die Sammlung auf eine neue Art und Weise zu zeigen. Sondern vor allem die *Arbeit* mit der Sammlung sichtbar zu machen. Die Betriebsabläufe. Die Wirkung vor Ort soll sich aus dem Betrieb mit der Sammlung entfalten. Nicht aus «banalen», «dekorativen» Gesten mit «ruhenden Objekten».

Monika Dommann sagt in ihrem Buch auch, dass diese gesamte logistische Infrastruktur, die die Schweiz am Laufen hält, sichtbar werden müsste. Also die Gebäude, die Depots an sich. Das hat auch eine politische Dimension: Was sichtbar wird, lässt sich einfacher öffentlich verhandeln. Was die Sichtbarkeit des Depots als Teil von campo angeht, dafür haben wir schon eine Idee. Respektive das Architekturteam, das das siegreiche Projekt entworfen hat, hat eine Idee. Dazu in einer späteren Folge mehr.

Zum Schluss unseres Rundgangs durch unser externes Depot bei Zürich hat mich interessiert, ob dieser Rundgang auch Monika Dommann spannend war. Sie hat schon so viele Depots angeschaut. Und ich frage mich, ob sie in unserem Depot auch etwas Neues gelernt hat.



«Ich bin happy, weil es ist für mich ... wenn ich natürlich so in ein Lager gehen kann mit Experten, ist das natürlich supertoll, weil jetzt habe ich ... ich kann mir das jetzt ungefähr vorstellen ... ich konnte mir nicht viel ... Und mich interessiert natürlich eben dieses sogenannte Kalte. Da ist bei mir viel Leidenschaft drin. Das ist das, was mich interessiert. Und das letztlich unsere Welt massgeblich prägt ...»

Ich finde das ein schönes Schlusswort für diese Folge. Dem sogenannten Kalten mit Leidenschaft begegnen. Wie der Mensch und die Kultur auch in der Logistik stecken: Das ist mir beim Besuch mit Monika Dommann und Christian Kunz sehr deutlich geworden. Es gibt immer etwas zu lernen. Ich bin gespannt, was ich als Nächstes dazulerne.

Hast du Feedback oder Fragen? Schreib mir auf sammelstelle@skkg.ch oder schicke mir eine Sprachnachricht an: 077 456 07 41.

Bis bald! Falls du den Podcast auf deiner Plattform des Vertrauens noch nicht abonniert hast – dann mach das. So verpasst du auch bestimmt nicht, wenn's weitergeht.

Mein herzlicher Dank geht an Monika Dommann und Christian Kunz sowie an das Podcast-Projektteam.

Und ein grosses Dankeschön auch dem SKKG-Team, der Podcastschmiede sowie Nico Feer für den Sound. Und, last but not least: danke, Bruno!

Alle Info zu campo findest du [hier](#), alle Info zum Siegerprojekt [hier](#), und den Jury-Bericht zum Architekturwettbewerb [hier](#).

Monika Dommann: [Materialfluss. Eine Geschichte der Logistik an den Orten ihres Stillstands](#), Frankfurt am Main 2023.

Zur Website der Sammlung Schlaff im Jüdischen Museum Wien geht es [hier](#).