

Dr. Arnulf von Ulmann
Germanisches Nationalmuseum
Institut für Kunsttechnik und Konservierung

Probleme der Verpackung und des Transportes von Kunstwerken

Vortrag

Köln, 29. Oktober 2007, Fortbildungstag
des Vereins Deutscher Registrars e.V.

Meine Damen und Herren!

Wenn es noch in den 60iger und 70iger Jahren des letzten Jahrhunderts unisono durch die deutsche Restauratorenlandschaft tönte, wegen der Risiken sei das Ausstellungswesen nicht zu verantworten, so ist dies auf massive Transportschäden und Transportmängel zurückzuführen.

In Deutschland gab es hier in Köln 1997 eine Tagung zu dem amerikanisch – kanadisch – deutschen Projekt ‚Art in Transit‘. Teilnehmer dieses Projektes waren die National Gallery Washington, das Kanadische Konservierungszentrum und das Museum Wolfsburg. Gegenstand der Forschung waren die Risiken und Möglichkeiten des Kunsttransportes. Kunsthandwerk sollte folgen, aber bislang ist dieses Projekt nicht zustande gekommen.

Die Museumsleitung der Washington National – Gallery führte solche Transporte ohne das Conservation Department durch, da es von dort immer nur die Bedenken hörte, man könne Gemälde nicht transportieren, alles sei zu riskant, gehe nie ohne Schäden ab, von den unsichtbaren Langzeitfolgen ganz zu schweigen.

In dem Projekt ging es darum, die Bedingungen und Risiken für Transporte zu klären und nachvollziehbar zu machen. Dies ist in dem Projekt gelungen. Es hatte freilich zur Folge, dass Techniken entwickelt und verfeinert wurden. Der Transportaufwand erhöhte sich, er verteuerte sich. Dem Kunsterhalt hat es geholfen. Transporte können heute wesentlich besser als vor Jahrzehnten durchgeführt werden. Nicht das Lamentieren hatte geholfen, sondern das Handeln. Seitdem hören Museumsleitungen öfter und entschiedener auf

Restauratoren, wenn sie denn über das Lamentieren hinausgehen. Und so kommt es dann durchaus auch zu Leihgabenabsagen, wenn diese sich aus dem Zustand oder der Eigenart von Objekten zwingend ergeben. Wobei auch konstatiert werden muss, dass sich gegen die berühmten politischen Entscheidungen wenig ausrichten lässt.

Die zurückhaltende Einstellung der Restauratorenschaft gegenüber Kunsttransporten erklärt sich freilich vor allem aus der Tatsache, dass sie es ist, die Transportschäden zu beheben hat, wobei der Schaden ja nicht behoben, sondern unsichtbar gemacht wird. Niemand kenne sein Objekt so gut, wie der Restaurator. Eine ziemlich relative Vorstellung. Zustands- und Schadenserkennung ist kein Privileg von in Museen alt eingesessenen Restauratoren, sondern Professionalität geschulten Sehens. Wenn es anders wäre, könnte es keine Sachverständigen geben oder freischaffende Restauratoren, die Ausstellungen eben auch betreuen. Ein Restaurator kann Zerbrechlichkeit einschätzen, aber weiß er auch einen Riss so zu deuten, dass er die Folgen unter Belastung z.B. bei der Landung eines Flugzeuges wirklich einzuschätzen weiß ?

Hierzu ein geradezu historisches Beispiel aus dem Jahre 1990. 1990 fand im Dortmunder Ostwall – Museum die erste Ausstellung zu der Terrakotta – Armee aus dem Chinesischen Xi' an statt, auf der mehr als 30 Krieger ausgestellt wurden. Die berühmten Vorgängerausstellungen in Hildesheim und Köln mussten sich noch mit Einzelfiguren begnügen.

Zur Orientierung sei das sicher hinreichend bekannte Gräberfeld in der historischen chinesischen Hauptstadt Xi'an vorgestellt. Die Grabanlage entstand 220 v. Chr. und ist schon in einer Revolte 40 Jahre später zerstört worden. Seitdem war die Anlage nur durch die chinesische Dichtung bekannt, bis ca. 1970 die tönernen Armee durch Zufall bei Brunnengrabungen entdeckt wurde.

Durch die Revolte sind nahezu alle Figuren zerstört worden. Was Sie also heute in Ausstellungen sehen, sind restaurierte, wieder zusammengesetzte Krieger. Im Hintergrund können Sie sehr gut noch zerbrochene Figuren sehen, zum Teil sind sie auch noch nicht

geborgen. Die chinesischen Restaurierungen müssen für die Transportrisiken im Auge behalten werden. Derzeit wurden die Krieger mit einem **spröden (!)** Epoxydharz zusammengesetzt, der sich mit der Zeit abbaut.

Die chinesischen Leihgeber wünschten eine Übernahme nicht in Xi'an sondern in dem 3000 km entfernten Peking. Dieser Transport wurde durch die Armee auf deren Wagen durchgeführt. Angesichts der Transportrisiken war dies der Versicherung natürlich mehr als recht.

Die Transportverhältnisse auf Armeelastwagen darf man sicher europäischen Standards als wenig angemessen bezeichnen. Wahrscheinlich haben gerade deshalb die chinesischen Kollegen Pferde wie Figuren geradezu vermummt. Überlegung: Vielleicht hilft Polsterung bei einem Sturz.

Im Pekinger Armeemuseum wurden die Krieger wieder ausgepackt, protokolliert, fotografiert und wieder vermummt. Die Einrede, die Vermummung sei sinnlos, da die Krieger doch fest eingebunden in Kisten stünden, wurde nicht gehört

Im Dortmunder Ostwallmuseum war dieser Mummenschanz natürlich ein fotogener Presseartikel. Derartiges hatte man in Europa noch nicht gesehen.

Was interessant aussieht, muss nicht richtig sein. Diese Mullbinden waren fest gezurrt, denn sie sollten in Position bleiben. Zurren bedeutet natürlich auch Druck. Und Druck kann eine Gefahr darstellen, gerade an vorspringenden Teilen, oder Sollbruchstellen, wie z.B. Verklebungen.

Einem zentralen Schaustück der Ausstellung, einem General, war in der Verpackung der Zeigefinger abgebrochen. Sehr leicht zu erkennen war die Klebestelle, auf der sich der Kleber halbiert hatte, eine Hälfte klebte am Fingerstumpf, die andere Hälfte an dem abgebrochenen Teil.

Die Pferde waren einschließlich der Beine in einer dicken Schicht aus

Mull und Mullbinden verummmt. Die Beine selbst trugen noch eine eigene Bandage. Mit dieser Verpackung wurden die Pferde auf eine Stellage gezurrt, wodurch die Tiere unter dem Bauch gehalten wurden und nicht auf ihren Beinen standen. Die seitlichen Holzstreben unter dem Gesäß und der Brust des Pferdes wurden auf der Bodenplatte des Gestelles verankert, dies verhinderte ein Verrutschen der Pferde auf dem Eisengestell.

Mit der Verpackung in der Kiste erhielten die Pferde im Nacken und auf dem Gesäß eine Querbalken, der ein Springen verhinderte.

In dieser Verpackung wurden die Pferde im Pekinger Armeemuseum den Leihnehmern präsentiert. Da nun aber das vollständige Auspacken und Neupacken der Pferde in der zu Gebote stehenden Zeit nicht durchgeführt werden konnte, wurde nur der sensibelste Bereich der Pferde restauratorisch kontrolliert, das waren die Beine. Die Seitenwände wurden entfernt und die Verpackung der Beine aufgeschnitten. Damit wurde nun der Sinn der Bandagen deutlich. Die Chinesen hielten eine versteifende Armierung der Beine mit Bambusstäben für unerlässlich und bestanden auch für den Flug nach Deutschland auf dieser Technik, Einwände wurden nicht gehört.

Die Folgen waren in Dortmund zu sehen. Nicht nur ein Bein war in den verleimten Stellen abgebrochen. Die Schadensursache liegt in den Bambusstäben. Diese Stäbe arretierten die Beine und verhinderten ein natürliches Schwingen. Da aber die Beine schwingen wollten aber nicht könnten, brachen sie an der schwächsten Stelle und das waren zum Glück die Verleimungen.

Aus diesem Debakel hat man glücklicherweise gelernt. Zur Ausstellung ‚Die ewigen Krieger‘ 1992 in Metz wurde auf den überflüssigen Mummenschanz verzichtet, die Pferde erhielten eine Arretierung in der heute allseits bekannten Schablonentechnik und die Beine hingen frei durch mit einer Unterlage aus Neopolen. Einfach und effektiv und Schaden verhindernd!

Welchem Prinzip liegt diese weniger aufwendige Transporttechnik zu Grunde? Ein Objekt hat fest verpackt zu sein, eine triviale

Feststellung. Aber es muss sich noch bewegen können oder besser gesagt schwingen können. Starre führt zum Brechen. Daher haben die Schablonen an dem Pferd auch doppelt gelegte Polyesterfolien mit dem Effekt, dass mit der Vibration die Oberfläche des Objektes nicht verwundet wird.

Die unterschiedliche Auffassung von Verpackung, die 1990 zwischen den Leihgebern, der chinesischen Antiquitätenverwaltung und dem Transportunternehmen bestand, macht Verteilung von Verantwortung bei Kunsttransporten deutlich. Wer trägt eigentlich die entscheidende Verantwortung beim Packen. 1990 waren es die Chinesen. Sie haben auf der starren Packtechnik beharrt und daraus gelernt. In unserem heutigen Ausstellungsbetrieb in unseren Breitengraden treffen die Transportfirmen auf Restauratoren als ihre Partner. Die gängige Formel beim Packen heißt: Der Restaurator bestimmt die Verpackung. Kann das wirklich sein? Weiß ein Restaurator, der während seines Studiums nicht ein einziges Objekt eigenverantwortlich, das heißt allein, verpackt hat, wirklich mehr als ein Packspezialist? Er lernt es durch Erfahrung im Ausstellungsbetrieb und im Umgang mit den Spezialisten der Firmen. Und der Erfahrungsschatz nimmt nur dann zu, wenn das Museum viel ausleiht. Ein wunderbares Paradoxon. Der kooperierende Restaurator wird sich mit den Spezialisten austauschen, er wird sich überzeugen lassen oder eine bestimmte Verpackung durchsetzen. Aber welche versicherungstechnischen Folgen hat eine solche Entscheidung, wenn sie nachweislich zu Schäden geführt hat. Es wäre ein Diskussionspunkt.

Die Transporttechnik muss sich nach dem Transportstress eines Objektes richten:

- Die Eigenart des Objektes, hier die Herstellungstechnik und der Zustand
- Die Art und Qualität des Transportweges, z.B. Flug und Straßenqualität
- Die Entfernung
meines Erachtens der riskanteste Faktor, da es hier eine Fülle an Ereignissen gibt.

Aus diesen Faktoren ergibt sich der Transportstress.

Zur Transportqualität gehört auch das Management zum Transport selbst, das darf nicht vergessen werden. Welches Material, welches Werkzeug wird vorgehalten. Wie oft werden Kisten mit falschen Maßen angeliefert. Wie gestaltet sich der Termin der Vorbeischichtung, für einen Restaurator die erste Möglichkeit an der Planung mitzuwirken: Wie genau sieht sich der zukünftige Partner das Objekt an, welche Sorgfalt wird den **Lokalitäten** (Wege und Öffnungsformate) gewidmet. Welche Vorstellungen entwickelt er von der Pack- und Transporttechnik. Äußert er sich bereits zu Risiken oder müssen wir uns zum xten mal den Satz anhören: Das kriegen wir schon hin.

So komme ich auf ein Thema, das strategisch eigentlich am Anfang eines jeden Transportes steht, die Ausschreibungen. Ein Restaurator ist an Ausschreibungen in der Regel nicht beteiligt, er wird schon mal gefragt, welche Firma er den Vorzug geben wolle. Am liebsten will mit den Firmen arbeiten, mit denen er die besten Erfahrungen hat. Dieser Erfahrungswert setzt für ihn die Transportqualität fest. Wenn eine Ausschreibung im Ergebnis nicht billig oder günstig sondern wirtschaftlich sein soll, dann wären eingespielte erfolgreiche Teams immer die wirtschaftlichsten. Eine Verwaltung, die schließlich die Ausschreibung billigt, sieht dies natürlich unter anderen Aspekten. Leider wird Kostengestaltung nicht selten auch unter einem politischen Aspekt gesehen, man will sparsam sein, damit es der Partner bei einer Gegengabe auch ist. Da Restauratoren aber ihre Objekte nicht unter dem Aspekt von Versicherungswerten sehen, sondern unter dem Blickwinkel der Einzigartigkeit das Kulturgut keinem geldlichen Wert unterstellen, wird hier immer ein Konflikt bestehen. Der Kulturwissenschaftler sammelt seine Objekte unter dem gleichen Aspekt, es ist nachgerade die Grundlage seines Erwerbes und seiner Forschung. Aber unter dem Aspekt des Geldes zucken die Schultern gern zusammen und der Krug geht solange zum Brunnen, bis er bricht. Natürlich wissen Restauratoren auch um Spitzenwerke, und empfinden hier eine besondere Verantwortung gegenüber der Schwere eines möglichen Schadens.

Wie stellt man Transportqualität fest? Darauf werden Sie eine

objektive Antwort nicht erhalten können. Die Meinungen zu Transportqualität sind durchaus sehr unterschiedlich. Wenn sich aber bei einem Transport und seinem Management so viele Fehler ereignet haben, dass eine Schadensfreiheit nur noch als Zufall bezeichnet werden kann, dann besteht nach dem Krug – Brunnen Prinzip Handlungsbedarf. Damit bilden Erfahrungen selbstverständlich Bewertungsmaßstäbe.

Und hier ist z.B. von Transportwegen und Durchlassöffnungen zu sprechen. Noch einmal das historische Beispiel der Dortmunder China – Ausstellung aus 1990. Die Kisten mussten über Kräne in ein Obergeschoß transportiert werden. Dabei bestand nicht im Transport der Kisten mittels Kran das Risiko -derartige Praktiken sind Usus-, sondern das Problem bestand in der Wahl des Kranes. Der Auslader war ungeeignet, er schlug mit dem Kopf gegen die Emporenwand und die Transporteure mussten die Kisten mit Haken zu sich heranziehen. Glauben wir nicht, dass es derartige Umstände nicht mehr gibt. Zu der international beworbenen Etrusker – Ausstellung in Berlin xxxx mussten im Alten Museum die Fensterlaibungen ausgebaut werden, da die Kiste zu groß waren, öffentlich im Fernsehen zu sehen. Zu der vergleichsweise unbekannteren Ausstellung zu Max Oppenheimer im jüdischen Museum in Wien 1994 konnten die Kisten nicht in den Ausstellungsraum getragen werden, da die Wendeltreppe zu eng war. Zudem wurde noch an allen Ecken und Kanten an der Ausstellungsarchitektur gebastelt und geweißelt.

Es ist heute Usus, dass bei Transporten mit Klimakisten die Kisten vor ihrer Öffnung mindestens 24 Stunden ungeöffnet in dem Ausstellungsraum verbleiben. Wie oft kommt es vor, dass die Kisten nicht in den Ausstellungsraum verbracht werden können. Zu einer Ausstellung in Salzburg im Jahre 2000, das ist dann schon kein historisches Beispiel mehr, musste das Gemälde im Freien ausgepackt und transportiert werden. Klima ade! Wenn man dann feststellt, dass beim Abtransport eben diese Kiste wegen einer zwischenzeitlichen Nutzung exakt zum Abtransport angeliefert wurde, dann waren die Kosten für die Klimakiste Verschwendung.

Bei einem Transport mit Kurier wird in der Regel von Nagel zu

Nagel transportiert, d. h. der einmal festgelegte Standort darf nicht mehr verändert werden.

Was aber soll ein Kurier machen, wenn entgegen der Absprache sein Gemälde in seiner Abwesenheit aufgehängt wird?

Was macht er, wenn die Klimakisten nicht in den vorgesehenen Räumen geöffnet werden können? Wie reagiert ein Kurier, wenn die Ausstellungsarchitektur noch nicht fertig ist?

Zunächst kann ein Kurier nur nach Rücksprache mit seinem Museum reagieren. Da sind dann die Hürden für das Zurückziehen einer Leihgabe sehr hoch, einmal ganz davon abgesehen, dass sich umgehend ein Rücktransport großformatiger Werke äußerst schwierig organisieren ließe. Von Rechtsfolgen kann ich hier nicht sprechen.

Es muss von den Facility – Reports gesprochen werden, mit denen die Leihnehmer nach Infrastrukturen fragen. Den umfangreichsten Facility – Report hat die American Association of Museums entwickelt. 1988 waren es 14 Seiten, heute sind es 25. Der eigentliche Nutzen dieser Fragebögen ist die Hebung bestimmter Standards in Museen. So darf man diese Reports in positivem Sinne als einen Anstoß sehen, die eigene Situation kritisch zu überdenken und unbedingt notwendigen Anforderungen anzupassen; nicht nur mit dem Ziel, Ausstellungen durchführen zu können, sondern vor allem die eigenen Sammlungen besser zu schützen.

Es hat den Anschein, dass die amerikanischen Reports nur für Museen der Oberliga bestimmt sind. In Deutschland würden viele Museen durch diesen Rost der Fragen fallen. Zudem scheint der Report von Ingenieuren geschrieben wurden, die konservatorische Belange nur in Bezug auf Licht, Klima oder herumstreunenden Mäuse sehen.

Es muss hier ein Wort zum Klima gesagt werden. Ich mag nicht die unseriöse Forderung von Museen besprechen, die für organische Werkstoffe eine konstante Feuchte von nur 50% r.F. mit einer Toleranz von unter +/- 5% zulassen. Diese Forderung ist nicht zu erfüllen, da wir hier schon ein Messproblem haben und weil museale Klimaanlage diese Bedingungen nicht erfüllen können. Für

organische Werkstoffe werden heute Werte zwischen 50% - 55%, +/- 5% verlangt und zwar für alle Jahreszeiten. Ich wage hier zu behaupten, dass kein Museum auch diese Werte konstant einhalten kann, schon gar nicht im Sommer. Die Anlagen schaffen das nicht, außerdem verschlingt es Unsummen an Geld. In der Folge wird in den Facility – Reports auch schon mal geflunkert. Bei aller Strenge und berechtigter Forderung nach Sicherheit, sollte man sich darüber klar sein, dass die Objekte nicht in die Kur fahren. Es ist unfair, von Leihnehmern andere Ausstellungsbedingungen zu fordern, als man selbst im Stande ist zu garantieren.

Ich möchte in diesem Zusammenhang ein provokantes Wort zu der Frage der Amerikanischen Facility – Reports nach einer kontinuierlichen Kontrolle in Bezug auf Ungeziefer sagen, womit auch die Frage nach den Örtlichkeiten von Cafes verbunden ist. Das Conservation – Department der Universität New York hat vor Jahren in Würzburg bei der Fraunhofergesellschaft ein Meeting zu Ungeziefer in Museen veranstaltet und dabei festgestellt, dass Vegetation wie Blumen oder Bäume Ungeziefer anziehen, auch Mäuse. Vor allem sollten Restaurant und Kaffees in Sammlungsnähe verboten sein. In Deutschland kenne ich kein Museum, das diese Dinge nicht erfüllt. Wie aber sieht es in New York und Washington aus?

Kommen wir auf die konservatorischen Belange des Reportes zurück. Das Papier des amerikanischen Museumsbundes fragt, ob ein Museum gerade Baumaßnahmen durchführt, es wird aber **nicht** gefragt, ob Räume für temporäre Ausstellungen baulich handelt oder gestrichen werden und wann der Architekturaufbau vor Ausstellungsbeginn abgeschlossen sein wird.

In 1999/2000 fand in einem weltberühmten Museum eine Ausstellung zum Werk Riemenschneiders statt. Als die Skulpturen des GNM angeliefert wurden, waren noch die Maler in den Ausstellungsräumen. Damit stimmte zur Anlieferung die Feuchte nicht und selbstverständlich auch nicht die Sicherheit für die Figuren. Ebenso wenig befanden sich alle Sockel für die Skulpturen in den Sammlungsräumen. Die Prüfung auf abgetrocknete Farbe war

natürlich positiv. Wer bedenkt schon, dass Prüfungen auf Entflammbarkeit erst 36 Stunden nach Auftrag einer Farbe durchgeführt werden. Mit anderen Worten, Lösemittel sind erst nach 36 Stunden vollständig abgedampft. Als die Figuren zum Rücktransport von ihren Sockeln genommen wurden, klebten sie an den Sockeln fest.

Der amerikanische Facility – Report fragt, ob sich in dem leihenden Institut Schäden in Höhe von über \$ 5.000,00 zugetragen haben, wobei die Regulierung und damit die Schuldfrage keine Rolle spielt. Eine gute und verständliche Frage, wer im Wert von \$ 5.000,00 regulieren muss, fällt zumindest auf. Wenn diese Frage Einfluss auf die Ausleihwürdigkeit hat, dann wäre verbirgt sich hier eine sehr relative Sichtweise.

Vor wenigen Jahren kam die Votivgabe einer weiblichen Brust aus Wachs auf eine Ausstellung in Nordrhein – Westfalen. Der Kurier verbrachte das Objekt mit den Verantwortlichen in die Vitrine. Noch vor der Ausstellungseröffnung erreichte den Leihgeber eine Schadensmeldung. Man hatte sich entschlossen, das Votivbild anders zu gruppieren und entnahm es der Vitrine. Auf einem Rollwagen wurde es zu einem anderen Standplatz geschoben. Dabei sei die Wachsbrust von dem Wagen gerollt. Die Abläufe seien so unglücklich miteinander verwoben gewesen, dass die Leihgabe überrollt wurde. Anstatt nun alles sauber zusammenzusammeln, hat man die kleinen nicht mehr erkennbaren Wachsteile fortgeworfen. Man kann dem Missgeschick noch Verständnis entgegenbringen, aber man sollte sich in dem Folgemanagement doch an Regeln halten. Ein Unfallfoto gab es auch nicht. Die Versicherung hat diesen Schaden auf Totalverlust reguliert. Für das Museum eine wenig interessante Angelegenheit, da solche Brüste sich nicht im Handel befinden und die Versicherungssumme auf DM 500,00 angesetzt war. Die geringe Versicherungssumme repräsentiert eben auch Loch in der Sammlung und Forschung, auch wenn es sich nicht um Weltkulturerbe handelt. Ich glaube, dass wir zumindest in Deutschland Schadensfälle nicht nach Schadenshöhe sondern individueller betrachten müssen, z.B. nach verletzten Sorgfaltsregeln.

Neben den Facility – Reports sind, so hoffe ich, Leihgabenbegleitblätter Standard geworden. Diese Dokumente regeln für die einzelnen Objekte die Ausstellungsbedingungen und beinhalten gleichzeitig die aktuelle Zustandsbeschreibung. Nicht selten werden auch Pack- und Transportvorschriften festgelegt. Facility – Report und Leihgabenbedingungen wollen natürlich überprüft werden. Mittlerweile ist es zu einem netten Spiel zwischen Kurier und Ausstellern geworden, z.B. die richtigen Luxzahl einzurichten.

Die Klimakontrolle gestaltet sich nur vordergründig leicht. Der mechanische Klimamesser ist äußerst ungenau, und das elektronische Display zeigt nur den momentanen Wert an. Welcher Kurier wagt es, vor Ort nach Langzeitaufzeichnungen aus der Klimasteuerung zu fragen.

Amerikanische Museen fragen merkwürdigerweise nicht nach Schadstoffemissionen. Das Problem ist dort natürlich bekannt. Man kann geradezu sagen, das Problem sei in Amerika bei Getty erfunden worden. Ich zeige hier Schadstoffindikatoren aus der National – Gallery Washington, die dort in einigen Vitrinen ausgelegt wurden.

Das British Museum jedoch verlangt den Nachweis von Schadstofffreiheit nach dem so genannten Oddy – Test. Bei diesem Test werden in einem definierten Raum bei bestimmter Wärme und relativer Feuchte ein Silber-, ein Kupfer- sowie Messingstreifen dem Displaymaterial ausgesetzt, in unserem Fall ein grauer und roter Stoff.

Der Oddy – Test schreibt 22°C und 99% rF. vor, also aggressive Bedingungen, die in einer Ausstellung eigentlich nicht vorkommen sollten. Bei vorhandenen Schadgasen in den Textilien würden die Metallstreifen oxidieren, und die Oxydsalze in einer Analyse die Schadstoffe verraten. Die Forderung ist gut, der Test ist einfach und billig, aber wissenschaftlich umstritten und als Kontrolle vor Ort gänzlich ungeeignet.

Formaldehyd ist ein scheinbar nicht auszumerkender Schadstoff bei Ausstellungen, obwohl er Metalle in kürzester Zeit zum Anlaufen

bringt und Papier und Textilien zu rascher Oxydation zwingt, was man allerdings nicht sehen kann. Außerdem darf der Gehalt an dem gesundheitlich bedenklichen Formaldehyd in Räumen eine bestimmte Konzentration nicht übersteigen, wenn sich in dem Raum Menschen aufhalten. Mit einem Dräger Bio – Check kann man in exakt zwei Stunden vorhandene Mengen feststellen. Das in diesem Fall sichtbare Messergebnis ‚E‘ bedeutet, dass sich in diesem Raum ein Mensch keine 8 Stunden aufhalten darf. Kunstwerke kommen aber auf 24 Stunden, ohne Pause. Ein Kurier wird es sich nicht wagen, eine Bio – Check auszulegen. Er ist im Humanbereich Standard, aber im Bereich der musealen Prävention ist er umstritten. Und bei einem Aufstellungsaufbau hat man keine Zeit zu methodischen Streitgesprächen.

Ich wage die Behauptung, dass ein Kunstgegenstand nirgends so sicher ist, wie in einer Kiste. Es kommt nur darauf an, wie das Objekt in die Kiste hinein- und herauskommt. Die Entwicklung in der Sicherheit dieser Wege hat einen guten Weg zurückgelegt.

Wir haben aus der Vergangenheit sehr viel gelernt. Dennoch, Entwicklungen müssen weitergehen. Wir sind heute in der Lage unsere Packtechnik sehr angemessen abzufordern.

Wir verlangen Transportsicherheit, wir erwarten sie geradezu. Der lange Weg vom Art in Transit – Projekt, hat uns in die Lage versetzt einen hohen technischen Standard nachfragen zu können. Gemäldekisten schwimmen, sie halten Hitze stand, sie sind erschütterungsfrei. Damit darf man hoffen, dass unsere Schätze wohl erhalten zu ihren Eigentümern zurückkehren.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

revidierte Fassung des Vortragstextes

Der Text darf verwendet werden, unterliegt aber gleichwohl in allen seinen Teilen dem Urheberrecht.

Die Zitate müssen den vollen Titel mit Unterzeilen aufführen sowie die Adresse der Homepage.

Der Autor