Industriekultur Schweiz

69 IN.KU

August 2013

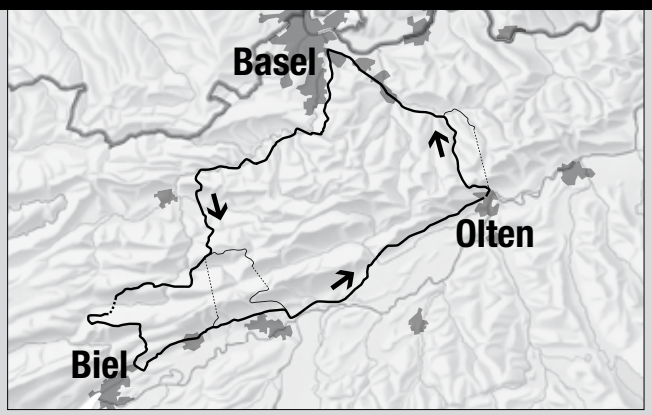
Eisenbahndenkmalpflege

Eine ganztägige Rundfahrt zu denkmalpflegerisch wertvollen Bahnobjekten veranlasst zu Gedanken über die Pflege des kulturellen Erbes der Eisenbahn.
Eisenbahnen bilden stark in sich abgeschlossene, schienengebundene Transportsysteme mit hohem Automatisierungs- und Sicherheitsgrad. Sie wirken urbanisierend und landschaftsgestaltend. Als Denkmalgegenstand sprengen sie durch ihre Ausdehnung und ihre inneren technischen Zusammenhänge den üblichen Rahmen der Pflege des kulturellen Erbes. Diese Schwierigkeit hat in der Praxis häufig zur Beschränkung auf isolierte Einzelobjekterhaltungen geführt.

Frühe Bemühungen für einen nationalen Überblick über Bahnhofanlagen gehen 1979 auf den damaligen SBB-Generaldirektionsarchitekten Ueli Huber zurück, der Hans-Peter Bärtschi den Auftrag für ein Hinweisinventar über 900 SBB-Bahnhofanlagen erteilte – pro Anlage standen für Fotos, Archivarbeit, Situationsplan, Streckeneinordnung und Typologie 90 Franken zur Verfügung. International förderte das deutsche Nationalkomitee des ICOMOS den Wissensaustausch zum Stand dieses Themas. In drei Symposien thematisierte Präsident Michael Petzet 1990 – 1992 die Eisenbahndenkmalpflege, historische Bahnhöfe und das Streckendenkmal, Bärtschi vertrat mit seinen Beiträgen die Schweiz. Inzwischen haben die grossen Bahnen SBB, BLS und RhB Teilzeitstellen geschaffen, die sich vor allem den Sammlungen, Archivalien und dem Rollmaterial widmen. In diesen Bereichen bildet die ehrenamtliche Arbeit von Tausenden von Eisenbahnbegeisterten in über 100 Vereinen die Basis der meisten Tätigkeiten. Über mehr als ein Vierteljahrhundert kontinuierlicher Aktivitäten zurückblicken können die meterspurige Museumsbahn Blonay – Chamby, das Tram-Museum Zürich und der Dampfbahnverein Zürcher Oberland.
Mit der Eisenbahndenkmalpflege beschäftigte sich die SGTI in ihren Bulletins IN.KU 9 (Eisenbrücken), IN.KU 16 (Bahntransversalen), IN.KU 22 (Industriekulturausstellungen), IN.KU 28 (TEE), IN.KU 32 (Restaurierung Gnom), IN.KU 36 (Gotthard), IN.KU 40 (Werkstätte Olten), IN.KU 45 (Jungfraubahnen), IN.KU 48 (Tabaklok), IN.KU 51 (Gotthard), IN.KU 60 (Locorama Romanshorn), IN.KU 61 (Feldbahn Körblingen), IN.KU 67 (mobiles Industriekulturgut Zug), mit den Industriekultur-Büchern BE, ZH und Ostschweiz und in der Plattform www.industriekultur.ch.

Am 31. August 2013 führt die SGTI zusammen mit der Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte und dem Denkmalpfleger der SBB eine Sonderfahrt Olten - Basel - Delémont - Biel - Olten durch. Im Zentrum steht die zweitälteste Gebirgslinie des europäischen Kontinents über den Hauenstein. H.P. Bärtschi Rümlingen 1994

Rundreise



IN.KU

Thesen zur Erhaltungsszene für historische Eisenbahnobjekte in der Schweiz*

■ Es bleiben zu wenig historisch wertvolle Hoch- und Tiefbau-Ensembles intakt erhalten. Diesbezüglich bilden das Welterbe Albula-Berninabahn und die SBB-Bemühungen «alter Hauenstein» grosse Chancen.

■ Es gibt nur wenige Sammlungen, die alle Belange des Eisenbahnwesens umfassen und die dauernd öffentlich zugänglich sind (Verkehrshaus Luzern, Tram-Museum Zürich, Bahnmuseum Albula Bergün).

■ Es gibt viele kleine Standorte für die Aufbewahrung und für die Wartung von historischem Eisenbahnmaterial. Dort beschäftigen sich viele kleine Gruppierungen, die vor allem ehrenamtlich arbeiten, mit der Erhaltung von historischen Eisenbahnobjekten.

■ Es gibt wenig Standorte für grosse Revisionen von historischem Eisenbahnmaterial. Für elektrische Fahrzeuge mit Schweizer Herkunft, die wegen des notwendigen Knowhows und der Ersatzteillagerhaltung kaum im Ausland revidiert werden können, sind es vor allem die Werkstätten RhB-Landquart und BLS-Spiez und Bönigen. Für Dampflokomotiven haben sich Werkstätten in Tschechien, Polen und in Deutschland-Ost auf effiziente und günstige Instandhaltungsarbeiten spezialisiert.

■ Es wird zu viel historisches Rollmaterial aufbewahrt: im Verhältnis zu den Güterwagen gibt es zu viele Triebfahrzeuge, ferner zu viele technikgeschichtlich wenig bedeutende Objekte und zu viele gleichartige Objekte.

■ Es besteht in der Schweiz ein Unterangebot an gedeckten Abstellplätzen für historisches Rollmaterial, was wertvollste Exponate den Witterungseinflüssen aussetzt.

■ Es herrscht ein Überangebot für historische Züge, was ein aufwändiges Marketing bedingt. Am publikumswirksamsten sind Institutionen mit fahrplanmässigem Einsatz von historischem Rollmaterial.

■ Bei der Erhaltung von historischem Eisenbahnmaterial wird sehr oft nicht entsprechend den Kenntnissen und Anforderungen der Eisenbahndenkmalpflege vorgegangen, das heisst, viele Restaurierungen vernichten die Originalsubstanz. Bei viel genutzten fahrplanmässigen Angeboten ist rechtzeitig zu überlegen, ob nur mit modernisierten Fahrzeugen gefahren werden soll, statt Originalfahrzeuge zu verschleissen.

■ Bezüglich Aufarbeitung sollten die von Kilian Elsasser im IN.KU 32 für das Verkehrshaus festgehaltenen Kriterien angewendet werden: So viel wie nötig, so wenig wie möglich. Für die Betriebsfähigkeit darf nicht jeder Eingriff und erst noch ohne Dokumentation gerechtfertigt werden: Achtung auf Radsätze, Fahrgestell, Bremssystem, Kasten, Innenausbau, Reversibilität der Veränderungen. Die neuen Sicherheits- und Technikanforderungen bilden zusätzliche Probleme für historische Fahrzeuge – die Durchsetzung des European Train Control Systems I und II ohne Aussensignale kostet 50 000 bis 500 000 Franken pro Triebfahrzeug, 2015/16 werden der Gotthard und Lausanne – Villeneuve von nicht neu ausgerüsteten Fahrzeugen unpassierbar sein.

*Hans-Peter Bärtschi in: Conservation of Railways Tokyo 2006; Weltvergleich Hochgebirgsbahnen ICOMOS Röhr Krefeld 2007, Bergstrecke und Rollmaterial BLS rotpunktverlag Zürich 2009; Historische Fahrzeuge SOB/BT Herisau 2010; Historische Fahrzeuge RhB Chur 2013, Welterberat ICOMOS Berlin 2013/14.

Die in der Schweiz besonders überspitzte, von verschiedenen Lotteriefonds unterstützte einseitige Sammlermanie hat zur «Rettung» von 22 Ae 4/7 geführt. Die 120 Tonnen schweren Maschinen werden an verschiedenen, oft provisorischen Orten gehortet, einzelne mussten schon mehrmals teuer verschoben werden.
H.P. Bärtschi Kaiseraugst 1995

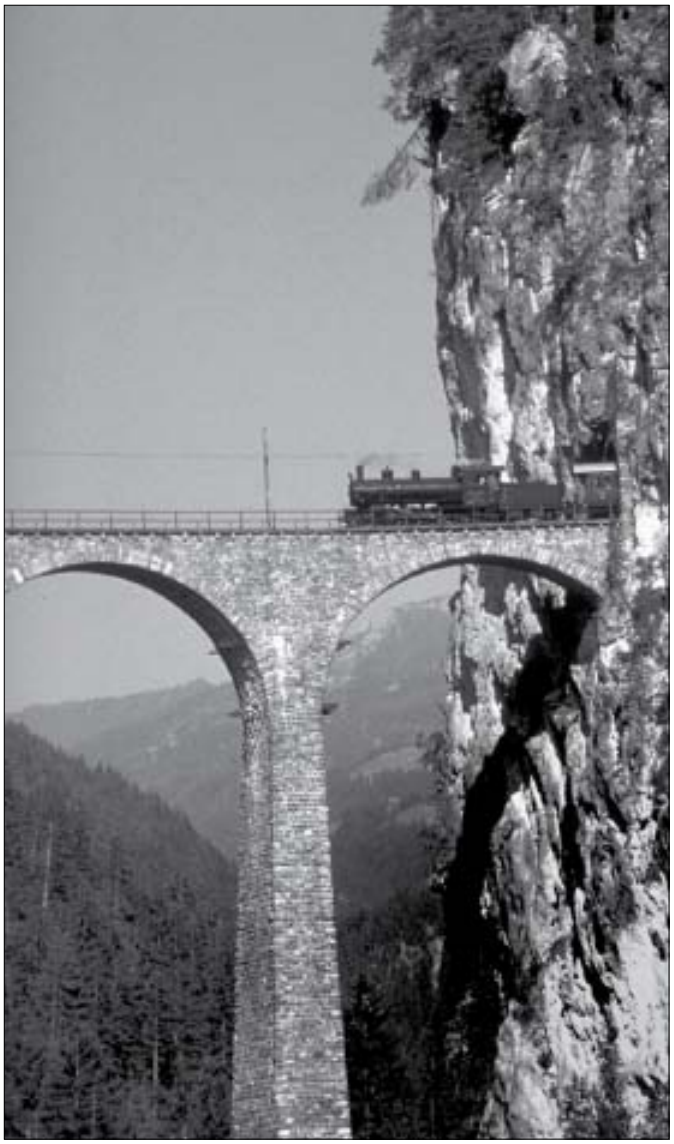
IN.KU

Von internationaler Bedeutung: Weltkulturerbe Albula – Berninabahn und RhB-Rollmaterial

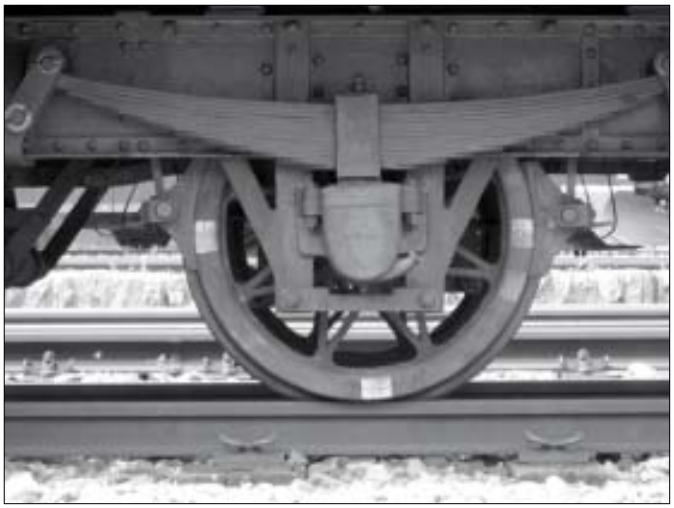
Am 7.7.2008 hat das Welterbekomitee der UNESCO in Quebec die 122 Kilometer lange Bahnstrecke Thusis – Tirano der Rhätische Bahn in die Liste des Weltkulturerbes aufgenommen. Die sorgfältigen Kandidaturarbeiten und die nachhaltige Planung für die Erhaltung des Streckendenkmals hatten das Welterbekomitee der UNESCO überzeugt, so dass erstmals ein technisches Denkmal aus der Schweiz in der Weltkulturerbeliste Aufnahme fand. Die Aufnahme erfolgte auf Grund des hohen, authentischen Wertes der Bahn und ihrer Einbettung in einer Region mit hoher Dichte von Natur- und Kulturdenkmälern. Auch konnte politisch gewährleistet werden, dass das Streckendenkmal und seine Nahumgebung langfristigen Schutz erfahren.

Nicht Gegenstand der Welterbe-Kandidatur konnte das Rollmaterial sein, da nach den Kriterien des International Councils on Monuments and Sites nur immobile Güter erfasst werden. 1998 wies Gion Caprez nach, dass der historische Fahrzeugbestand der RhB in besonderem Masse Streckenbezüge aufweist: die meisten Fahrzeuge wurden speziell für die RhB und ihre Vorläuferbahnen hergestellt. Rollmaterial und Streckenbauten bilden in vielen Fällen Ensembles, so die Fahrzeuge der Landquart – Davos-Bahn aus dem Jahre 1889, die 1903 für die Albulabahn bestellten Lokomotiven und die für den exklusiven Tourismus eingesetzten Salonwagen, aber auch die für die Hotelversorgung bestellten Kohlenwagen. Von internationaler Geltung war die frühe Elektrifizierung des Netzes, insbesondere die Engadiner Pionier-Elektrifizierung in Einphasen-Wechselstrom. In etlichen erhaltenen Anlagen zum Betrieb und Unterhalt der Triebfahrzeuge zeigt sich die Eisenbahn als Gesamtwerk, so in den Werkstätten und im Ringsegment-Depot Landquart, in der mit einer frühen Betonkuppel überdachten Drehscheibe auf Bernina-Hospiz, in den erhaltenen Transformatorenturmbauten oder in Wasserfassungseinrichtungen, die bis heute den Dampfbetrieb auf dem Netz ermöglichen.

Im schweizerischen und durchaus auch im internationalen Vergleich weist die historische Fahrzeugsammlung der RhB eine besonders hohe Repräsentativität bezüglich Funktionen, aber auch bezüglich Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Eisenbahn auf. Die Sammlung umfasst wichtigste Dampf- und Elektrolokomotiven, Triebwagen, Personen- und Güterwagen, wogegen in den meisten anderen Sammlungen Triebfahrzeuge über- und Güterwagen stark untervertreten sind. Einzelne Fahrzeuge gehören zu den letzten erhaltenen ihrer Gattung, sie sind von internationaler technikgeschichtlicher Bedeutung (Ge 2/4 205, Ge 4/6 353), andere haben hervorragende gestalterische Bedeutung (Krokodil C'C', Triebwagen fliegender Rhätier 1939). Das historische RhB-Rollmaterial dokumentiert die wichtigsten Bündner Wirtschaftzweige bis hin zum Kraftwerkbau (Zementwagen «Mohrenkopf»): «Wenn eine Reserve von restaurierbaren Personen- und Güterwagen erhalten bleibt, kann der historische Wagenpark der RhB auch von der zahlenmässigen Repräsentativität bestehen» (Caprez).



Landschaft, Brücke, Tunnel und historische Lok mit historischen Wagen: Weltkulturerbe Albulabahn.
H.P. Bärtschi Landwasserviadukt 1981



Soignez les détails! Genieteter Rahmen, RhB-Achsbüchse mit Blattfedern, Räder mit schmiedeisernen Speichen von 1889.
H.P. Bärtschi Landquart 2013

IN.KU

SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau
Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «industriekultur», 3 IN.KU-Bulletins und weitere industriekulturelle Publikationen.
- Internet-Plattform ISIS für Industriekulturgüter

Weitere Unterlagen über unsere Aktivitäten erhalten Sie über folgende Adresse: SGTI, Postfach 2408, 8401 Winterthur

ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel»

Adresse postale: ASHT Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel, Case postale 2408, 8401 Winterthour

CCP: 80-33931-4

Président: Dr. Markus Meier, Aarau

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthour

- L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages du patrimoine industriel.
- Les membres reçoivent le IN.KU et la revue «industrie-kultur» et d'autres publications.
- ISIS Plate-forme d'information pour la sauvegarde du patrimoine industriel de la Suisse

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 2408, 8401 Winterthour) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

www.sgti.ch
www.asht.ch
www.industrie-kultur.ch
www.patrimoine-industriel.ch
www.industrial-heritage.ch

Mail: **info@sgti.ch**

Der alte Hauenstein – eine historische Paradestrecke der SBB

Im Gefolge der Wertung und der Umsetzung des Bahnhofinventars 1979 schufen die SBB die «Fachstelle für Denkmalpflege». Sie widmet sich den immobilen Schutzobjekten, während die 2001 als Stiftung gegründete «SBB Historic» das mobile Sammelgut – Rollmaterial, Objekte und Archivalien – betreut.

Heute leitet Hans Ulrich Baumgartner diese Stelle. Ein wichtiges Anliegen ist das Dokumentieren von Hoch- und Tiefbauten. Die Fachstelle hat dazu 2005 – 2011 Buchbände zum Bahnarchitekten Max Vogt, zu den Bahnhöfen Aarau und Bern und über die obere Hauensteinlinie herausgegeben. Letztere war nach der Semmeringbahn die erste Gebirgsbahn auf dem europäischen Kontinent. Als Kernstrecke der von Basel forcierten «Schweizerischen Centralbahn» verband sie den Wirtschaftsraum am Rhein mit dem Mittelland. Geplant 1852, wies sie überdurchschnittliche Steigungen mit bis zu 27‰ auf und mit dem Scheiteltunnel ein für die damalige Zeit riskantes Bauwerk. Tatsächlich forderte 1857 eine Tunnelbaukatastrophe 63 Todesopfer. Die Vollendung der Bahn bis Olten verzögerte sich auf den 1. Mai 1858. 1916 wertete die neue Basislinie den «oberen Hauenstein» ab. In der Folge wurde die Doppelspur der alten Strecke weit gehend auf eine Spur zurückgebaut. Sie dient seither dem Regional- und dem Ausweichverkehr. Diesem Dornröschenschlaf hat die alte Hauensteinlinie ihren guten originalen Zustand aus der Bauzeit zu verdanken. Ihrer technischen und historischen Bedeutung wegen haben die SBB sie als Streckendenkmal eingestuft – ähnlich wie die RhB mit ihrer Albula- und Berninalinie.

Portal der alten Hauensteinlinie, geplant und erbaut 1852 – 1858. H.P. Bärtschi Trimbach 1994

Die Denkmalpflege für die immobilen Kulturgüter der Bundesbahn sah sich verschieden Widersprüchen und Umstrukturierungen ausgesetzt. Nur wenige der vor 35 Jahren als integrale Schutzobjekte ins Auge gefassten Anlagen konnten entsprechend der Schutzziele erhalten werden: mit dem Abbau der Güterinfrastruktur verschwanden Gleise, Güterschuppen und andere Einrichtungen, mit dem Abbau des Personals und des Public Services wurden unbediente Aufnahmegebäude als «nicht betriebsnotwendige Liegenschaften» vermietet oder abgebrochen. Mit der Divisionalisierung der Staatsbahn ist die «Fachstelle für Denkmalpflege» dem Bereich «Infrastruktur – Bahnzugang, Anlagen und Technologie» zugeteilt worden.

Impressum

Text Hans-Peter Bärtschi, Winterthur
Fotos Hans-Peter Bärtschi, Winterthur
Gestaltet von Andreas Fahrni, Schaffhausen
Gedruckt bei Peter Gehring AG, Winterthur