

## Denkmalgeschützte Bauten der Eisenbahn in Großbritannien aus den Jahren 1726 bis etwa 1870

### Protection of Railway Monuments

Zunächst möchte ich Ihnen einen Vorgeschmack von der Vielfalt und der großen Zahl historischer Eisenbahnbauwerke geben, die in Großbritannien bis etwa zum Jahre 1870 gebaut wurden; es wird zwar nur ein kleiner Vorgeschmack sein, weil wir so überaus viele Bauwerke aus dieser und späterer Zeit besitzen, aber, wie ich hoffe, ausreichend, um Ihnen sozusagen das «Aroma» nahezubringen.

Die Förderer der ersten Eisenbahnlinien in Großbritannien waren sich ihrer Rolle als Pioniere sehr stark bewußt, Pioniere, die die aufstrebende Industrie des Landes mit einem neuen und schnellen Transportsystem versorgten. Obwohl die Strecken von privaten Gesellschaften mit privaten Geldern gebaut wurden ohne irgendwelche finanzielle Unterstützung seitens des Staates, galten sie als nationale Unternehmungen, die schließlich dem ganzen Land zugute kommen sollten. Auf der anderen Seite gab es natürlich viele, die die Eisenbahn ablehnten, weil sie sie für ihren wirtschaftlichen Ruin verantwortlich machten. Das Profitmotiv der Förderer war zwar allein schon stark genug, wurde aber noch durch das enorme Vertrauen in dieses Werk unterstützt, von dem man glaubte, daß es in nie dagewesenem Maße von immerwährender Dauer sein würde. Dieses Selbstvertrauen drückte sich ganz wesentlich in monumentalen Bahnhofsgebäuden aus, die in vielen größeren Städten errichtet wurden, lange bevor ihre Eigentümer daran denken konnten, einen Gewinn zu erwirtschaften. Die vorsichtigeren Gesellschaften, die sich zunächst zurückgehalten hatten, machten es ihnen bald nach, als die Förderung der Eisenbahn in den frühen 1840er Jahren stark zunahm und es zu einem heftigen Wettbewerb zwischen konkurrierenden Gesellschaften kam.

Die Idee, die dem großen Kopfbahnhof zugrundelag, war der Triumphbogen. Die britische Architektur befand sich noch in der Phase, die als Klassizismus bekannt ist, so daß die Entwerfer der Eisenbahnbauten naturgemäß bestrebt waren, die griechischen und römischen Gebäude des klassischen Altertums zu imitieren. In London war der erste Bahnhof zugleich auch der großartigste: Ein massiver dorischer Portikus (korrekter: Propyläum) für den Bahnhof von Euston (1838), den die London & Birmingham-Bahn errichtete, um damit das Tor zu den Midlands und zum Norden zu symbolisieren, wo der industrielle Reichtum der Nation lag (Abb. 2). Andere folgten. Hervorzuheben ist der Bahnhof von Huddersfield (1850) in Yorkshire, bei dem der zentrale korinthische Portikus von eleganten Säulenreihen und dazu passenden Pavillons flankiert wird. Er hat eine Gesamtlänge von 126,8 m. Oder der Bahnhof von Newcastle Central (1853-1863), der 182,8 m lang ist und erst nach zehnjähriger Bauzeit fertiggestellt war. Wenn das ursprüngliche Konzept nicht abgeändert worden wäre, um die Kosten zu senken und mehr Büroraum zu schaffen, wäre er sogar noch prachtvoller geworden. Eine ganze Reihe anderer klassizistischer Bahnhöfe, große und kleinere, wären ebenfalls erwähnenswert.

Ein anderer Stil, der auch sehr beliebt war, war der italienische, der so überaus zahlreich vertreten war, daß ein zeitgenös-

sischer Schriftsteller ihn den «englischen Eisenbahn-Stil» nannte. Ein vorrangiges Beispiel für den italienisierenden Stil ist der Bahnhof von Chester (1848), der unter allen die längste Fassade besaß, sie war 320 m lang. In den 1840er Jahren begann in Großbritannien die Neugotik ('Gothic Revival'). Es war der gelungene Versuch, mittelalterliche Stilarten wiederzubeleben, was in Künstler- und Architektenkreisen heftige Kontroversen zwischen Traditionalisten und den Verfechtern des neuen Stils auslöste. Einige Eisenbahngesellschaften, die eifrig bestrebt waren, sogleich mit der neuesten Mode Schritt zu halten, machten ihn sich rasch zu eigen. Carlisle (1847) ist ein gutes Beispiel hierfür, während Stoke-on-Trent (1850) eine etwas spätere, 'jakobinische' Variante darstellte.

Die langen Fassaden dieser Bahnhöfe dienten dem Zweck, die Gleishallen zu verbergen, unter denen die Perrons und Gleise lagen. Nach wenigen Jahren begannen einige Eisenbahngesellschaften, Hotels mit einzubauen, die dem gleichen Zweck dienten. Hull (1851) besaß eines der ersten großen Bahnhofshotels, die in den Bahnhof integriert waren und gleichzeitig die Gleishallen verbergen halfen. Das erste derartige Hotel in London war das Hotel im Paddington-Bahnhof (1854), damals noch kunstvoller gestaltet als heute nach den Veränderungen von 1936-38. Zu der Zeit, als es gebaut wurde, war es das größte Hotel in Großbritannien, mit 103 Zimmern und zahlreichen Suiten. Es war das erste große Luxushotel. Andere folgten, sowohl in London als auch anderswo. Das Bahnhofshotel von Liverpool Lime Street (1869-71) war ein herausragendes Beispiel, besaß es doch 200 Zimmer (aber nur acht Badezimmer). Das größte und üppigste von allen aber war das Bahnhofshotel des Londoner St. Pancras-Bahnhofs (1863-1873). Es war unglaublich phantasievoll gestaltet, sowohl außen als auch innen, und es ist als ein hervorragendes Beispiel profaner viktorianisch-neogotischer Architektur bezeichnet worden.

Aber wie sah es mit den Gleishallen hinter diesen großartigen Gebäuden aus? Die frühen Hallen standen in enttäuschendem Gegensatz zu ihnen: niedrige hölzerne oder eiserne Schuppen, die billig und schnell errichtet werden konnten, an den Seiten offen und mit Schiefer oder Glas gedeckt. Euston (1837) besaß eine zweischiffige eiserne Halle, entworfen von dem Ingenieur Robert Stephenson, nicht unelegant, aber durch den dorischen Portikus gedrückt in der Wirkung. Isambard Kingdom Brunel jedoch verwendete in seinem Entwurf für das Dach einer hölzernen Gleishalle für den Bahnhof von Bristol (1840) schon einige kunstvolle Details, u.a. imitierte Gratstichbalken, die eine eigentlich freitragende Konstruktion kaschierten. Ihre Spannweite von 22,5 m blieb für einige Jahre unübertroffen. Einige kleine Bahnhöfe hatten Dächer, die den gesamten Komplex überdachten. Brunel baute viele hölzerne Überdachungen, mehr oder weniger durchschnittlich im Entwurf, von denen eine Reihe bis ins 20. Jahrhundert hinein überlebt hat. Von ihnen existiert allerdings heute nur noch eine, nämlich die des Bahnhofs von Frome in Somerset (1850). Ein anderer Typ einer kleinen Gleishalle ist in Beverley, Ostyorkshire,

erhalten geblieben, 1909 wiedererbaut, jedoch nach einem Entwurf von 1845, mit schmiedeeisernen Bindern als Unterkonstruktion für ein schiefergedecktes Holzdach. Viele Hallen dieses Typs wurden im Nordosten Englands errichtet.

Um der Forderung nach ungehindertem Raum in großen Bahnhöfen nachzukommen und zusätzlich noch Höhe zu gewinnen, um Rauch und Dampf abzuführen, wurde die eiserne Wölbung entwickelt. Der Bahnhof von Newcastle Central (1850) war einer der ersten dieses Typs, in zweifacher Hinsicht bemerkenswert, weil er auch noch durch seine Lage an einer scharfen Kurve interessante geometrische Perspektiven bot. Der Architekt entwarf ein spezielles Walzwerk, in dem die gekrümmten Eisenteile hergestellt wurden. Die drei originalen Spannweiten betragen jeweils 18,3 m, die Halle besaß eine maximale Länge von 218,8 m und der äußere Krümmungsradius betrug 243,8 m. Kurz darauf folgte der Bahnhof von King's Cross (1852). Er war der letzte der großen Bahnhöfe mit hölzernem Dach und war der einzige seiner Größe mit paarig angeordneten Schichtholzbindern. Sie wurden in den Jahren 1870 und 1887 durch Eisenbinder ersetzt, die allerdings das gleiche Profil aufwiesen wie ihre hölzernen Vorgänger, so daß der Bahnhof heute so aussieht wie zu der Zeit, als er gebaut wurde.

Ein Jahr später wurde mit dem Bahnhof von Birmingham New Street (1854) ein großer Fortschritt erzielt. Er wurde auf einem unregelmäßig geformten Grundstück errichtet und erhielt eine einschiffige eiserne Wölbung, die an ihrer breitesten Stelle 64,6 m maß. Vierzehn Jahre lang wurde dieses Maß von keiner anderen Gleishalle erreicht, bis schließlich die Gleishalle von Liverpool Lime Street (1867) zum dritten Mal seit Eröffnung des Bahnhofes (1836) erweitert wurde, was uns eine Vorstellung davon vermittelt, wie stark der Personenreiseverkehr gewachsen war. Zwölf Jahre später mußte der Bahnhof erneut erweitert werden, indem man ein zweites Schiff parallel anbaute, so daß der Bahnhof die doppelte Größe erhielt (Abb. 3).

Die größte Gleishalle wurde im Jahre 1868 für den Bahnhof von St. Pancras in London fertiggestellt. Sie hat eine Breite von 74,07 m und über den Gleisen eine Höhe von 33,53 m. Ihre Breite wird nur noch von drei anderen Bahnhöfen auf der Welt übertroffen, die alle in den USA liegen, wohingegen kein anderes Bahnhofsdach eine solche Höhe aufweist. Dieser Bahnhof hat viele interessante Details, nicht zuletzt das einer Gleishallenzwischendecke, die in Höhe des ersten Obergeschosses aufliegt, um als Kämpfer für die Bögen zu dienen und gleichzeitig darunter als Güterbahnhof genutzte Kellerräume zu schaffen, in die Waggons mittels eines hydraulischen Aufzugs hinunterbefördert werden können.

1964 wurde trotz landesweiter Proteste der dorische Portikus des Euston-Bahnhofs (Abb. 2) abgerissen, um einem neuen Bahnhofsgebäude Platz zu machen, ein Akt, den der berühmte Baugeschichtler Sir Nikolaus Pevsner «den größten Akt eines kollektiven Vandalismus» bezeichnet hat. So bedauerlich der Verlust des Portikus auch war, so führte er doch zu einer Wende, denn er rüttelte das öffentliche Bewußtsein dafür auf, daß viele bedeutende viktorianische Bauwerke bedroht waren. Viele Jahre lang waren Gebäude von historischer oder architektonischer Bedeutung schon gesetzlich geschützt, aber nur wenige von ihnen stammten aus dem 19. Jahrhundert. Seit 1964 jedoch wurde den viktorianischen Bauwerken dank der wachsenden allgemeinen Wertschätzung auch von offizieller Seite immer stärkere Anerkennung zuteil. Baudenkmäler werden ihrer Bedeutung gemäß in verschiedene Kategorien einge-

stuft und in eine staatliche Denkmalliste eingetragen, weshalb man sie «eingetragene Bauwerke» ('listed structures') nennt. Mehrere nationale Erhebungen, die seit 1964 durchgeführt wurden, haben dazu geführt, daß nun mehr als 1000 Eisenbahnbauwerke auf der Denkmalliste stehen. Tatsächlich besitzt nur eine einzige andere Institution mehr unter Schutz gestellte Gebäude als die Britische Eisenbahn, und das ist die Kirche von England.

Gemäß der parlamentarischen Gesetzgebung, die das Eintragsverfahren regelt, werden Gebäude und zugehörige Ausstattungen unter Schutz gestellt, um auf diese Weise dafür zu sorgen, daß sie ohne ministerielle Genehmigung weder verändert noch abgerissen werden dürfen. Und diese Genehmigung wird nicht ohne weiteres erteilt. Bedauerlicherweise stellt der Gesetzgeber aber nicht auch die Gelder für Unterhalts- und Reparaturkosten zur Verfügung. Viele der geschützten Bauwerke der Britischen Eisenbahn sind entweder ganz oder teilweise nutzlos geworden, einige sind total stillgelegt, und doch besteht die Regierung darauf, daß die Eisenbahn sie aus eigenen Mitteln erhalten muß. Wir haben ein Sprichwort in England: «Wer bezahlt, darf auch bestimmen». Aber in diesem Fall bestimmt die Regierung, ohne zu bezahlen.

Alle erwähnten Bahnhöfe sind in der Liste eingetragen, außer natürlich den Bahnhöfen von Euston und Birmingham, die Nachbauten darstellen. Wir wollen uns nun einer Auswahl kleinerer Bahnhöfe und anderer geschützter Bauwerke zuwenden und schauen, welche Probleme sie darstellen und welche Methoden es gibt, diese Probleme zu lösen.

Trotz vieler Stilllegungen gibt es noch immer eine große Zahl kleiner Landbahnhöfe in Großbritannien, typisch in ihrer Art und faszinierend in ihrer Vielfalt. Einige wurden speziell nach den Wünschen des Landbesitzers entworfen, der ursprünglich sein Land an die Eisenbahn verkauft hat, damit diese dort eine Bahnlinie verlegen konnte, wie z.B. der Bahnhof von Fenny Stratford (1846) in Buckinghamshire, der mit dem Sitz des Herzogs von Bedford in Woburn Abbey harmonieren sollte. Der Bahnhof von Audley End (1842-47) entsprach einem Standardentwurf für einen Teil der London-Cambridge-Strecke, bekam aber zusätzlich noch eine Wagenauffahrt, um Lord Braybrookes Wunsch zu entsprechen, dessen Herrenhaus in der Nähe lag und der den Bahnhof nutzte. Brunel baute viele kleine Zwischenstationen nach einem Standardentwurf mit nur geringen Abweichungen. Die meisten sind abgerissen worden, aber Culham (1845) in Oxfordshire ist erhalten geblieben, obwohl das Gebäude selbst nicht mehr für Eisenbahnzwecke benötigt wird und leersteht, ein Beispiel dafür, wie schwer es ist, eine neue Nutzung zu finden. Errol (um 1847), zwischen Perth und Dundee gelegen, ist ein typischer kleiner schottischer Bahnhof, ebenso Dunblane (1848) mit seinem charakteristischen Treppengiebel.

Auch Tunnel wurden sorgfältig architektonisch gestaltet. Brunels Box Tunnel (1841) an der Great-Western-Eisenbahnlinie von London nach Bristol hat ein klassizistisches Portal an der Westseite; der Tunnel von Clayton (1841) an der London-Brighton-Strecke andererseits ist im Stil der Neugotik gehalten, ein Stil, den das frühe viktorianische Zeitalter für Tunnelbauten ganz besonders angebracht fand.

Einige Brücken und Viadukte erhielten auch dekorativen Schmuck. In Shugborough in Staffordshire wurde ein Brücke (1847) im Park des Earl of Lichfield eigens so entworfen, daß sie mit dem Wappen und anderen Motiven des Earl geschmückt werden konnte (Abb. 4). Gleichermaßen kunstvoll-



Abb. 2. London, Bahnhof Euston, dorischer Portikus, errichtet 1838, zerstört 1964 (Zustand um 1925).

le eiserne Brücken wurden z.B. für die Überführung von Water Street in Manchester (1849) gebaut, die jüngst erst wieder sehr schön bemalt worden ist. Ein besonders schöner Viadukt überquert das Tal der Ouse bei Balcombe in Sussex (1841), ein Ziegelbau mit schönen Steinbalustraden und ornamentalen Pavillons an jedem Ende. Alle diese Bauwerke werden nun mit Zügen belastet, die weit schwerer sind und viel häufiger verkehren als jene, für die sie entworfen wurden, und doch mußten sie nie verstärkt werden – zum Lobe ihrer Erbauer. Einer der kühnsten Viadukte Großbritanniens steht bei Ballochmyle in Südwestschottland (1848). Seine mittlere Spannweite beträgt 55,17 m und seine Höhe 49,68 m. Nach seiner Fertigstellung war er einige Jahre der längste gemauerte Brückenbogen der Welt.

Um den Fluß Conwy in Nordwales (1849) zu überbrücken, entwarf Robert Stephenson eine eiserne Röhrenbrücke mit quadratischem Querschnitt und mächtigen burgartigen Widerlagern, die sich der Architektur des benachbarten Schlosses anpaßte. Sie war der Prototyp für seine spektakuläre und wesentlich längere Royal-Britannia-Brücke über die Meerenge von Menai, die leider vor einigen Jahren durch ein Feuer schwer beschädigt wurde und in veränderter Form wieder aufgebaut werden mußte. Um den Fluß Tamar bei Saltash (1859) in der Nähe von Plymouth zu überbrücken, baute Brunel eine an gekrümmten Eisenrohren aufgehängte Brücke, die heute einzigartig in Großbritannien ist.

Das Geld für den Unterhalt der unter Schutz gestellten Bauwerke muß die Britische Eisenbahn aus eigenen Mitteln aufbringen. Im Falle gewisser großer Bahnhöfe, bei denen lediglich der Frontbau geschützt ist, aber nicht die Gleishalle, oder bei denen die Gleishalle von minderer Bedeutung ist, kann

manchmal die Genehmigung zum Abriß der Halle erlangt werden. Der Luftraum über den Bahnsteigen wird an Grundstücksgesellschaften verpachtet, die darauf eine Betonplattform errichten, auf der Läden und Büroräume entstehen, die ihrerseits der Eisenbahn die Mittel verschaffen, die sie zur Erhaltung der historisch bedeutenderen Teile des Bahnhofs braucht. Ein Beispiel neueren Datums ist der Charing-Cross-Bahnhof in London. Hier hat man das Dach von 1907 abgerissen und ein Ladenzentrum errichtet. Die daraus erwirtschafteten Einkünfte haben der britischen Eisenbahn geholfen, die großartige Restaurierung des geschützten Frontbaues mit dem dazugehörigen Hotel (1865) zu finanzieren, einschließlich neuer Geländer und Leuchten. Das gleiche Verfahren wurde beim Bahnhof von Fenchurch Street (1841) und anderen Bahnhöfen in London und anderswo angewendet.

Für kleinere Bahnhöfe, jetzt ohne Personal, deren Gebäude oft nicht mehr genutzt werden, ist es schwierig, eine neue Nutzung zu finden. Atherstone in Warwickshire (1847) war jahrelang baufällig. Jetzt ist das alte Bahnhofsgebäude gemeinschaftlich vom örtlichen Gemeinderat und einer Baufirma erworben worden, wiederhergestellt und zu Büros umgebaut. Das Eingangsgebäude des Bahnhof von Denmark Hill (1866) in Südlondon war teilweise stillgelegt und auch durch Brand beschädigt, wurde aber von einem Konsortium wiederhergestellt, dem die Britische Eisenbahn, örtliche Denkmalpflegevereine, der Gemeinderat und eine Brauerei angehörten. Der Teil, der von der Eisenbahn nicht mehr genutzt wird, ist nun zu einem beliebten Pub geworden.

Die Britische Eisenbahn selbst hat eine unabhängige Organisation ins Leben gerufen und mit finanziellen Mitteln ausgestattet, den Railway Heritage Trust, dessen Aufgabe es ist,

neue Nutzungen für leerstehende Gebäude sowie Sponsoren für ihre Wiederherstellung zu finden. Die britische Eisenbahn stellt dem Trust jährlich einen Betrag zur Verfügung, den dieser nach eigenem Gutdünken für ausgewählte Projekte ausgeben darf, gewöhnlich gemeinsam mit einem Partner. Der Trust hat schon ausgezeichnete Arbeit geleistet. Besonders bemerkenswert ist die Wiederherstellung des Bahnhofes von Shrewsbury (1848) einschließlich des Baues eines neuen Fahrkartenschalters in ähnlichem Stil. Ein weiteres bemerkenswertes Beispiel ist der Bahnhof von Great Malvern in Worcestershire (1862). Dort wurden die Kapitelle der eisernen Säulen, die die Bahnsteigdächer tragen, im Original alle individuell aus Schmiedeeisen geformt und angeschraubt, nicht zusammen mit der Säule gegossen, wie es normalerweise üblich war. Jedes Kapitell hat ein anderes florales Motiv und alle sind in lebhaften Farben nach Befund neu gestrichen worden. Im vergangenen Jahr wurde unter der Leitung des Trusts die Wiederherstellung des Bahnhofes von Gobowen (1848) in Shropshire in dem liebenswerten Florentiner Stil vollendet, der wohl einmalig ist unter allen britischen Bahnhöfen. In beiden letztgenannten Fällen haben sich die örtlichen Gemeinderäte und andere an dem Unternehmen beteiligt.

Wir wollen uns nun einigen Bauwerken zuwenden, die überhaupt nicht mehr genutzt werden, für die die Eisenbahn gar keine Verwendung mehr hat und wo auch in einigen Fällen gar keine Züge mehr verkehren. Sie stellen uns oft vor sehr große Probleme. Manchmal ist es möglich, einen Käufer zu finden, der bereit ist, ein Gebäude zu einem Nennbetrag zu übernehmen und der so die Eisenbahn von der Verpflichtung entlastet, es zu unterhalten. Nur der Eingang zum Bahnhof von Curzon Street in Birmingham z.B. ist übriggeblieben, ein Bahnhof, der ehemals als Pendant des Bahnhofes von Euston Arch am anderen Ende der Strecke erbaut worden war. Der Rat der Stadt Birmingham kaufte ihn zu einem Nennbetrag, restaurierte ihn und richtete ihn zu kleinen Handwerksateliers und Büroräumen her. Den bezaubernden kleinen Bahnhof von Ashby-de-la-Zouch (1849) in Leicestershire, der im griechischen Stil erbaut worden war, erwarb ein Architekt und baute ihn zu einem Büro- und Wohnhaus um. Ein Architekt aus Edinburgh hat auch den alten Bahnhof von Melrose (1846) in Südschottland gekauft, der als irreparabel verfallen galt, aber er stellte ihn wieder her und vermietete die Innenräume als Restaurant, Büro und Laden. Er restaurierte sogar das ungewöhnliche Bahnsteigdach. Der Bahnhof von Bath Green Park (1870), einer unserer besten Bahnhöfe in klassizistischem Stil, war jahrelang baufällig, bis er von einer Supermarktkette gerettet wurde, die auch die eiserne Gleishalle restaurierte, um sie als Parkhaus für ihre Kunden nutzen zu können. Die beiden letztgenannten Beispiele und noch eine Reihe anderer, die ich erwähnt habe, waren die Gewinner des Railway-Heritage-Preises, der jährlich vergeben wird, ein Wettbewerb um die beste Wiederherstellung, die von einem Verleger gesponsort wird.

Während der letzten dreißig Jahre ist eine Reihe von Gesellschaften zur Erhaltung der Eisenbahn gegründet worden, die die kürzeren Strecken, die von der britischen Eisenbahn stillgelegt wurden, wieder befahren, meistens mit Dampflokomotiven. An einigen dieser Strecken stehen denkmalgeschützte Gebäude, und auf einer von ihnen, die der schottischen Gesellschaft zur Erhaltung der Eisenbahn gehört, wurde die historische eiserne Gleishalle des Bahnhofes von Haymarket in Edinburgh (1842) mit der finanziellen Unterstützung eines großzügigen Sponsors wiedererrichtet, nachdem sie an ihrem



Abb. 3. Liverpool, Bahnhof Lime Street, Gleishalle mit eiserner Dachkonstruktion von 1867 (Zustand 1914).

ursprünglichen Standort komplett abgebaut und mittels Lkw an ihren neuen Standort in Bo'ness in Mittelschottland transloziert worden war.

Ehemalige Bahnhofsgebäude in ländlichen Gegenden sind beliebt für die Umwandlung in Wohnhäuser, und eine große Zahl von ihnen ist recht hübsch geworden. Ein gutes Beispiel hierfür ist der ehemalige Bahnhof in Lartington in der Grafschaft Durham (1861). Schon in den ersten Jahren bauten die Eisenbahngesellschaften selbst eine große Anzahl Häuser für ihre Angestellten, einige von ihnen sind unter Schutz gestellt worden, wie z.B. die für die Arbeiter der Midland Eisenbahngesellschaft in Derby (um 1845). Sie wurden in baufälligem Zustand vom Derbyshire Historic Buildings Trust und der Derby Civic Society erworben, mit Hilfe von Zuschüssen restauriert und werden nun als kleine Stadthäuser vermietet.

Lagerhäuser zählen zu denjenigen Eisenbahngebäuden, für die am schwersten eine neue Nutzung zu finden ist. Unter ihnen befinden sich weniger denkmalgeschützte Gebäude als unter den Fahrgastbahnhöfen. Eines der wenigen Beispiele gelungener Umwidmung ist der ehemalige Kornspeicher in Burton-on-Trent in Staffordshire, der Stadt der Brauer. Er wurde gemeinschaftlich von der Britischen Eisenbahn und dem örtlichen Gemeinderat restauriert. Letzterer erwarb den Speicher und baute ihn innen um zu Büros und kleinen Werkstätten. Sogar einige Stellwerke sind als Denkmäler eingetragen. Sie verursachen besonderes Kopfzerbrechen. Kleine hölzerne Stellwerke können manchmal abgebaut und an einer denkmalgeschützten Eisenbahnstrecke wiederaufgebaut werden. Aber die Möglichkeiten sind begrenzt, und ein großes Stellwerk wie das von Severn Bridge Junction, Shrewsbury, stellt ein noch größeres Problem dar. Letzteres ist das größte noch erhaltene mechanische Stellwerk in Großbritannien, aber bald wird es nutzlos sein, wenn nämlich alle Signale nur noch elektronisch gesteuert werden. Was tun mit einem solchen Bauwerk? Ein Vorschlag besteht darin, es zu einem Stellwerk-Museum zu machen, aber wie soll das Publikum es auf sicherem Wege besuchen können, wenn erst alle möglichen Gleise ringsum überquert werden müssen, weil es keine Brücke gibt? Wer soll das Ganze bezahlen?

Mit nicht mehr benutzten Tunneln kann man dagegen auf einfache Weise fertig werden. Die meisten der denkmalgeschützten Tunnel werden ohnehin noch benutzt, und die nicht mehr benötigten werden normalerweise an jedem Ende versiegelt, wobei dafür gesorgt wird, daß für periodische Inspektionen eine Zugangsmöglichkeit geschaffen wird. Und dann wer-



Abb. 4. Shugborough (Staffordshire), Eisenbahnbrücke im Park des Earl of Lichfield, 1847.

den sie einfach so gelassen, wie sie sind. Ein früherer Förderbahntunnel bei Calke (1802) an der Förderstrecke von Ticknall in Derbyshire ist als Denkmal eingetragen. Er wurde gebaut, um die Förderbahn von Calke Abbey darin zu verbergen, verfiel jedoch und wird nun wieder von den neuen Eigentümern des Besitzes restauriert.

Denkmalgeschützte Brücken und Viadukte schaffen die größten Probleme in bezug auf Erhaltung und Veräußerung. Die älteste Eisenbahnbrücke der Welt, die Causey Arch-Brücke (um 1726) in der Grafschaft Durham wurde erbaut für eine hölzerne Förderbahn und war dreißig Jahre lang die längste Bogenbrücke Großbritanniens mit nur einem Bogen. Sie ist eines der bedeutendsten Zeugnisse der Eisenbahngeschichte, und dennoch war sie jahrelang dem Verfall preisgegeben, der ständig schlimmer wurde, bis schließlich der örtliche Gemeinderat die Brücke kaufte und sich finanzielle Unterstützung für die Restaurierung verschaffte. Die Gemeinde nutzt sie nun als Teil eines langen Wanderweges. Eine Brücke, die ein Problem ganz anderer Art verursacht, ist die Brücke von Richmond (1846) in Nordyorkshire, die die Stadt mit dem damals neu erbauten Bahnhof verbinden sollte. Die Eisenbahnlinie wurde 1969 stillgelegt und der Bahnhof in ein Garten-Center umgewandelt. Inzwischen hat die Straße über die Brücke im Verlauf der Jahre verkehrstechnisch eine immer größere Bedeutung erlangt, und der Rat der Grafschaft hat es übernommen, für den Unterhalt des Straßenbelages aufzukommen. Die Brückenkonstruktion jedoch gehört noch immer der Britischen Eisenbahn, und weil der Grafschaftsrat nicht gewillt ist, sie zu übernehmen, muß die Britische Eisenbahn sie in gutem Zustand erhalten, obwohl die nächste Eisenbahnlinie nicht weniger als 19 km entfernt ist.

Wer kauft schon ein Viadukt? Diese wunderbaren Zeugnisse der Ingenieurbaukunst des 19. Jahrhunderts stellen nicht nur das größte Problem von allen dar, sondern sie sind auch ein potentielles Haftungsrisiko, auf Grund dessen andere Organisationen äußerst wenig geneigt sind, sie zu erwerben, selbst wenn sie ihnen geschenkt werden und selbst wenn sie auch noch eine beträchtliche Summe obendrein bekommen, die zur Bestreitung künftigen Erhaltungsaufwandes dienen soll. Es gibt 48 denkmalgeschützte Viadukte in England und Wales, die nicht benutzt werden, und weitere 42 in Schottland. Viele von

ihnen befinden sich in abgelegenen Gegenden, und doch ist die Britische Eisenbahn gesetzlich verpflichtet, sie in sicherheitstechnisch unbedenklichem Zustand zu erhalten. Und überdies können sie als eingetragene Denkmäler nicht abgerissen werden. Als der Monsal Dale Viadukt in Derbyshire im Jahre 1863 erbaut wurde, war der Schriftsteller John Ruskin entsetzt über die Verschandelung seines Lieblingstaales. Als jedoch die Britische Eisenbahn im Jahr 1969 vorschlug, den Viadukt abzureißen, hatte dieser Vorschlag eine Welle öffentlicher Proteste zur Folge. Was Ruskin als einen Eingriff in die Landschaft verdammt hatte, wurde nun als etwas betrachtet, das die Landschaft bereicherte, und man forderte, den Viadukt zu erhalten, worauf er prompt als Denkmal eingetragen wurde. Glücklicherweise war die Britische Eisenbahn dann in der Lage, den Viadukt dem Peak District National Park zu übertragen, als nämlich die frühere Eisenbahnlinie zu einem landschaftlich schönen Fußweg umgestaltet wurde. Der elegante Viadukt von Leaderfort (1865) an der schottischen Grenze rief ähnliche Forderungen hervor, nachdem sein möglicherweise bedenklicher Zustand die Britische Eisenbahn dazu veranlaßt hatte, ministerielle Genehmigung zum Abriß zu beantragen. Niemand war jedoch bereit, Geld für die Reparaturkosten zu geben. Es hat etliche Jahre gedauert, bis ein Förderverein gegründet wurde, der ihn erwarb. Diesem Verein gehören lokale und nationale Verschönerungsvereine an. Dieser Prozeß nähert sich nun seinem Abschluß, unterstützt durch finanzielle Hilfe aus verschiedenen Quellen. Die Britische Eisenbahn wird die Reparaturen ausführen, bevor der Viadukt offiziell übergeben wird und wird auch noch eine Spende zur Verfügung stellen, nur um endlich aus der Haftung entlassen zu werden. Der Smardale Gill Viadukt in Cumbria (1861) war ähnlich problematisch. Er war zum Teil so baufällig, daß sogar Mauerstücke herunterfielen. Zum Glück für die öffentliche Sicherheit befindet sich der Viadukt 3,2 km von der nächsten öffentlichen Straße entfernt. Aber diese Entfernung stellt auf der anderen Seite auch ein großes Problem dar, wenn es darum geht, Zugang zu dem Viadukt zur Durchführung von Reparaturen herzustellen. Der Viadukt ist jedenfalls ganz zweifellos ein bedeutendes Bauwerk, das diesem abgelegenen Tal ein ganz charakteristisches Aussehen verleiht. Auch hier hat sich ein örtlicher Förderverein gebildet, der ihn übernehmen will, und Restaurierungsarbeiten sind ab 1990 vorgesehen.

Eiserne Viadukte sind sogar noch schwieriger zu handhaben als Backstein- oder Steinkonstruktionen. Bei Millers Dale in Derbyshire gibt es zwei direkt nebeneinander: den ursprünglichen von 1863 und einen zweiten, der errichtet wurde, als man die Strecke im Jahre 1905 auf vier Gleise erweiterte. Der frühere Viadukt wird heute als Fußweg genutzt, aber für den zweiten gibt es natürlich keine Nutzung, er wird jedoch noch immer von der Britischen Eisenbahn unterhalten.

Hiermit habe ich Ihnen einige der verschiedenen historischen Eisenbahnbauwerke Großbritanniens vorgestellt. Ich hoffe, sie haben Ihr Interesse gefunden und Ihnen einen Eindruck vermittelt von den Problemen, mit denen wir konfrontiert sind, wenn sie für den Eisenbahnverkehr nicht mehr genutzt werden können und ich haben Ihnen auch einige Lösungsmöglichkeiten vorstellen können.