

Vorwort

Das Deutsche Nationalkomitee von ICOMOS veranstaltete vom 2. bis 4. April 1992 in Frankfurt am Main unter der Schirmherrschaft von Oberbürgermeister Andreas von Schoeler das zweite internationale Symposium „Eisenbahn und Denkmalpflege“, an dem Denkmalpfleger und Eisenbahnfachleute aus Österreich, Ungarn, der Schweiz und aus Deutschland teilnahmen.

Der Schwerpunkt lag diesmal auf der Wilhelminischen Epoche, etwa der Zeit von 1870 bis zum Ersten Weltkrieg, wobei sich die Referate im wesentlichen in drei Sektionen teilten („Der politische und technisch-wirtschaftliche Hintergrund“, „Eisenbahn und Umweltentwicklung“, „Die technische Entwicklung der Eisenbahn“) und diese nicht immer den vorgegebenen Epochenrahmen respektieren konnten. Der vierte Aspekt der Tagung, „Eisenbahn – Aufgabe für Denkmalpflege und Museen“, blieb einer abschließenden Podiumsdiskussion vorbehalten.

Die Veranstaltung ist dankenswerterweise in bewährter Zusammenarbeit von der Stadt Frankfurt am Main, der Frankfurter Bürgerstiftung im Holzhausenschlößchen, dem Förderkreis Industrie und Technikgeschichte e. V. und von der Vereinigung der Freunde von Kunst und Kultur im Bergbau, Bochum, unterstützt worden. Für die Organisation der Tagung ist auch diesmal den Kollegen Dr.-Ing. Volker Rödel, Dr. Heinz Schomann und Dr. Rainer Slotta sowie allen Mitarbeitern des Denkmalamts der Stadt Frankfurt zu danken. Nicht zuletzt gilt unser Dank den Referenten, deren Beiträge hier mit Ausnahme einer Übersicht über die Eisenbahnhochbauten der Habsburger Monarchie in Ungarn von Frau Zsuzsanna Kiss (Budapest) vollständig vorgelegt werden können.

Ein wesentlicher Aspekt der Tagung war die einhellig vorgebrachte Forderung nach der Erstellung von Gattungsinventaren, wie sie etwa in der Schweiz bereits praktiziert und nun auch in Hessen in Angriff genommen werden (siehe die Beiträge von Hans Peter Bärtschi und Volker Rödel). Eine systematische Inventarisierung und Dokumentation wäre auch hier die notwendige Voraussetzung für den Erfolg denkmalpflegerischer Bemühungen. Eine entsprechende Empfehlung an die Landesdenkmalämter wurde verabschiedet.

Die Referate führten sowohl Beispiele für gelungene Maßnahmen zur Erhaltung und Pflege von Denkmälern der Eisenbahngeschichte wie auch Fälle bedauerlicher Verluste vor Augen. Der Diskussionsbeitrag zum Erfolg der Instandsetzung der Bahnsteighalle des Kölner Hauptbahnhofs machte dabei so nachhaltig auf die Schwierigkeiten der Denkmalpflege bei ihrer Forderung nach Substanzerhaltung aufmerksam, daß es wünschenswert schien, eine schriftliche Stellungnahme zu diesem Thema in die Publikation der Tagung einzubeziehen (siehe den Beitrag von Stefan Krieg).

Trotz aller Bemühungen bei der Erhaltung von Denkmälern der Technikgeschichte muß die Denkmalpflege hier nach wie vor empfindliche Rückschläge einstecken und sich auch mit neuen Problemen im Zeichen des technischen Fortschritts – wie etwa der Denkmalverträglichkeit von ICE-Trassen – auseinandersetzen. Mit einer Veranstaltung zum Thema „Moderne Verkehrskonzepte und Denkmalpflege“ wird sich das Deutsche Nationalkomitee von ICOMOS daher voraussichtlich im Herbst 1994 erneut dieser Problematik stellen.

Michael Petzet

Foreword

From April 2-4, 1992, the German National Committee of ICOMOS organized the second international symposium on "Railway and Monument Conservation" in Frankfurt-on-Main under the patronage of Lord Mayor Andreas von Schoeler, with preservationists and railway experts from Austria, Hungary, Switzerland and Germany participating.

The focal point of this symposium was the period of Emperor William II, or roughly from 1870 until the First World War. The papers, which were not always able to respect the epoch under study, were divided among three sections: political and technical-economic background, the railway and environmental development, and the technological development of the railway. The fourth aspect of the conference, "Railway – A Task for Preservation and Museums", remained reserved for a concluding podium discussion.

The symposium was kindly supported by the successful cooperation of the city of Frankfurt-on-Main, the "Frankfurter Bürgerstiftung im Holzhausenschlößchen", the "Förderkreis Industrie und Technikgeschichte e. V." and the "Vereinigung der Freunde von Kunst und Kultur im Bergbau" in Bochum. As pre-

viously, for the organization of the symposium thanks go again to Dr.-Ing. Volker Rödel, Dr. Heinz Schomann and Dr. Rainer Slotta and to the entire staff of the monument conservation department of the city of Frankfurt. Finally our thanks are given to the speakers, whose papers can be presented here in full with the exception of an overview by Zsuzsanna Kiss (Budapest) of the railway architecture of the Habsburg monarchy in Hungary.

An important aspect of the symposium was the unanimously expressed demand for compilation of typological inventories, as for instance is already practiced in Switzerland and is now being started up in Hesse (see the contributions by Hans Peter Bärtschi and Volker Rödel). A systematic inventorization and documentation would be the necessary prerequisite here, too, for the success of conservation efforts. A recommendation to this effect for the state conservation offices was passed.

The papers presented both examples of successful measures for the preservation and care of monuments of railway history and cases of unfortunate losses. The contribution with discussion on the success of the repair of the platform hall of the main train station in Cologne so very effectively brought to attention

the difficulties which the conservation profession faces when it demands preservation of historic fabric that it seemed desirable to incorporate a written position paper on this theme in these proceedings (see the contribution by Stefan Krieg).

Despite all the efforts to preserve industrial monuments, preservationists must still accept considerable setbacks and

must also come to terms with new problems marked by technical progress such as the compatibility of monuments with ICE routes. Therefore the German National Committee of ICOMOS will once again confront this issue with a conference on the theme "Modern Transportation Plans and Conservation", presumably in Autumn of 1994.

Michael Petzet

Avant-propos

Le Comité National Allemand de l'ICOMOS a organisé du 2 au 4 avril 1992 à Francfort s/ Main un second symposium international consacré à la conservation des monuments ferroviaires. Ce symposium placé sous le patronage du maire de Francfort, Andreas von Schoeler, a réuni des conservateurs et des experts du rail venus d'Autriche, de Hongrie, de Suisse et d'Allemagne.

Les efforts se sont concentrés cette fois-ci sur l'époque située entre 1870 et la première guerre mondiale. Les communications, qui étaient divisées en trois sections – à savoir: "l'arrière-plan politique, technique et économique", "les chemins de fer et le développement de l'environnement" et "l'évolution technique des chemins de fer" – n'ont pas toujours pu respecter ce cadre chronologique. La quatrième sujet de la réunion, "les chemins de fer, domaine de la conservation et des musées", a été réservé à un débat public.

Le symposium a été subventionné par la Ville de Francfort, par la Fondation Bourgeoise de Francfort près le Château de Holzhausen (Frankfurter Bürgerstiftung im Holzhausenschlößchen), le Cercle de Soutien pour l'Industrie et l'Histoire de la Technique (Förderkreis Industrie und Technikgeschichte e. V.) ainsi que par l'Association des Amis de l'Art et de la Culture des Mines (Vereinigung der Freunde von Kunst und Kultur im Bergbau) de Bochum. Nous remercions ces institutions pour leur concours maintes fois éprouvé. Nos remerciements vont également à nos collègues le Dr. Ing. Volker Rödel, le Dr. Heinz Schomann et le Dr. Rainer Slotta ainsi qu'à l'ensemble du personnel du Service des Monuments Historiques de la Ville de Francfort, qui se sont occupés cette fois encore de l'organisation de la réunion. Notre gratitude s'adresse aussi aux rapporteurs, dont nous publions ici-même les communications, exception

faite de l'exposé de Madame Zsuzsanna Kiss (Budapest) sur les constructions d'art des chemins de fer de l'Empire Austro-Hongrois en territoire hongrois.

Un aspect majeur du symposium a été la revendication unanime d'inventaires spécialisés tels qu'ils sont dressés en Suisse et qu'ils sont entrepris en Hesse (voir les articles de Hans Peter Bärtschi et de Volker Rödel). Un recensement et une documentation systématiques forment toujours la condition préalable au succès des efforts entrepris en vue de la conservation du patrimoine. Une recommandation rédigée dans ce sens à l'adresse des services des monuments historiques a été votée.

Les rapports ont présenté aussi bien des exemples positifs de sauvegarde et d'entretien du patrimoine ferroviaire, que des cas de pertes qui sont à déplorer. La communication concernant la réfection du hall de la gare de Cologne a si bien souligné les difficultés qui s'opposent à toute revendication de conservation de substance originale, que nous avons cru devoir incorporer une prise de position écrite à ce sujet à notre publication (voir l'article de Stefan Krieg).

Malgré tous les efforts entrepris en vue de la sauvegarde des monuments de la technique, les services des monuments historiques essuyent des revers sensibles. Le progrès fait naître des problèmes nouveaux – comme celui de la compatibilité des tracés à grande vitesse avec le patrimoine ferroviaire historique par exemple. Le Comité National Allemand de l'ICOMOS projette de se consacrer à cet ensemble de question lors d'une réunion placée sous le titre "concepts de transports modernes et conservation des monuments" qui aura probablement lieu en automne 1994.

Michael Petzet