

VORWORT

Das dritte internationale Kolloquium des Deutschen Nationalkomitees von ICOMOS zum Thema 'Eisenbahn und Denkmalpflege' wurde in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe Industriedenkmäler der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland, mit der Deutschen Bahn AG, dem Frankfurter Denkmalforum und dem Denkmalamt der Stadt Frankfurt am Main veranstaltet, wobei für die Organisation wieder vor allem den Kollegen Dr.-Ing. Volker Rödel, Dr. Rainer Slotta sowie Axel Föhl zu danken ist.

Während bei unserem ersten Symposium 1990 Denkmäler aus der Frühzeit der Eisenbahn bis 1870 besprochen wurden, beschäftigte sich das zweite Symposium 1992 mit der Rolle der Eisenbahn in der an die Reichsgründung anschließenden Zeit bis zum Ersten Weltkrieg, als die Kraft der Lokomotiven einen entscheidenden Beitrag zur gründerzeitlichen Phase der industriellen Entwicklung leistete und die meisten Großbahnhöfe entstanden. Das dritte Symposium mußte sich nun mit den heute, nach den technischen Fortschritten der vergangenen Jahrzehnte, anstehenden Problemen befassen, also mit den Auswirkungen moderner Verkehrskonzepte auf den historischen Bestand der Bahnanlagen.

Im Mittelpunkt der Tagung standen deshalb insbesondere die das Bild der großen europäischen Städte prägenden

Bahnhöfe, Hauptwerke der Eisenbahngeschichte, darunter auch die im Rahmen des Programms 'Bahn 2000' vor einer grundlegenden Umstrukturierung stehenden deutschen Bahnhöfe wie der kürzlich umgebaute Leipziger Hauptbahnhof. Natürlich rüstet sich auch die Deutsche Bahn AG mit ihren ICE-Trassen (als Eingriff in die jeweilige Kulturlandschaft nicht nur ein Problem für die archäologische Denkmalpflege) und neuen Bahnhofskonzepten für das 21. Jahrhundert: In einer Reihe deutscher Großstädte sollen mit den Bahntrassen auch die Bahnhöfe in den Untergrund verlegt werden, so daß das Gleisareal – riesige Grundstücke in zentraler Lage, auf denen sich oft noch technische Denkmäler wie Stellwerke, Lagerhallen u.a. befinden – völlig überbaut werden kann, und die alten Gleishallen und oberirdischen Empfangsgebäude im Sinn der Kommerzialisierung neuen Nutzungen weichen oder entsprechend umgestaltet werden müssen. Dabei liegt es nach wie vor im öffentlichen Interesse, die Attraktivität der Bahnhöfe zu bewahren und möglichst schonend mit dem historischen Bestand umzugehen. In diesem Sinn war auch das dritte Eisenbahnsymposium in Frankfurt am Main ein Beitrag zum notwendigen Dialog mit den planenden Architekten und den Verantwortlichen der Bahn.

Michael Petzet

FOREWORD

The third international colloquium on 'Railway and Monument Conservation' was organized by the German National Committee of ICOMOS in collaboration with the Industrial Monuments Section of the Association of State Conservationists in the Federal Republic of Germany, the German Federal Railway, the Frankfurt Preservation Forum and the Preservation Office of the city of Frankfurt am Main. Particular thanks for their organizational efforts go to Dr.-Ing. Volker Rödel, Dr. Rainer Slotta and Axel Föhl.

Our first symposium, in 1990, covered monuments from the early days of the railway up until 1870. In 1992 a sec-

ond symposium dealt with the role of the railway from the foundation of the German Empire (1871) up until the First World War; during this period the power of the locomotives made a critical contribution to industrial development and most of the large railway stations were constructed. The third symposium was concerned with the problems we face today in the wake of the technical advances of the last decades, in particular the effects of modern transportation plans on the railway's historic structures and sites.

Thus the railway station, so influential in the urban landscape of the large European cities, was the central focus of

the conference. Among those great works of railway history under discussion were the German stations that are now facing a fundamental restructuring as part of the 'Railway 2000' program, including the newly renovated main station in Leipzig. Of course the German Federal Railway is preparing for the 21st century with its ICE rail lines (an intervention in the cultural landscape that is a problem not only for archaeologists) and its new plans for rail stations. In several large German cities not only the rail lines but also the stations are to be moved underground, so that the track areas – huge properties in central locations, on which there are

often still technical monuments such as signal towers, warehouses, etc. – can be completely built over; commercialization will mean that the old platform halls and the above-ground terminals must either be replaced or adapted for new uses. But it still remains in the public interest to preserve the attractiveness of our rail stations and to treat the historic properties of the railway as sensitively as possible. In this spirit the third railway symposium in Frankfurt am Main was a contribution to a vital dialogue with architectural planners and railway authorities.

Michael Petzet

AVANT-PROPOS

Le troisième colloque international du Comité National allemand de l'ICOMOS sur 'Les Chemins de Fer et la Conservation du Patrimoine' fut organisé en coopération avec le groupe de travail 'Monuments Industriels' de l'association des conservateurs en chef de l'Allemagne, la Deutsche Bahn AG (Société Allemande des Chemins de Fer), le Forum et le Service des Monuments Historiques de Francfort sur le Main. Nous devons surtout aux collègues Dr.-Ing. Volker Rödel, Dr. Rainer Slotta et Axel Föhl des remerciements pour leur bonne organisation.

Tandis que notre premier symposium en 1990 était voué aux monuments ferroviaires des débuts de l'ère des chemins de fer jusqu'en 1870, le deuxième traita du rôle des chemins de fer dans la période allant de la fondation de l'Empire Allemand à la première Guerre Mondiale, alors que la puissance des locomotives participait de manière décisive à la phase du développement industriel et que la plupart des grandes gares furent construites.

Le troisième symposium se chargea des problèmes actuels dérivant des progrès techniques des décades passées, c'est-à-dire suite aux effets des concepts de transport modernes sur les installations ferroviaires historiques. Au centre de la réunion se trouvaient les grandes gares, ces chefs-d'œuvre

de l'histoire des chemins de fer, qui ont tant influé sur l'image des grandes villes européennes, entre autres les grandes gares allemandes qui vont être transformées dans le cadre du programme 'Bahn 2000' (chemins de fer 2000) à l'instar de la gare centrale de Leipzig remaniée récemment. Il est compréhensible que la Deutsche Bahn AG s'appête elle aussi à affronter le 21^{ème} siècle en construisant de nouveaux tracés pour trains à grande vitesse (une intervention dans le paysage culturel qui ne pose pas que des problèmes d'ordre archéologique) et en projetant pour plusieurs grandes villes allemandes des gares souterraines, afin de libérer les superficies occupées par les voies ferrées – des terrains immenses en situation privilégiée sur lesquels se trouvent des monuments techniques comme des postes d'aiguillage, des hangars et autres – en vue d'une urbanisation moderne et de transformer les anciennes nefs métalliques et les bâtiments de réception des gares dans le sens d'une commercialisation ou d'autres utilisations nouvelles. Mais il est intérêt public de préserver l'attractivité des gares et de traiter le patrimoine historique qu'elles représentent avec les plus grands soins possibles. Dans ce sens, le troisième symposium à Francfort sur le Main contribua également au dialogue nécessaire avec les architectes urbanistes et les responsables des chemins de fer.

Michael Petzet