



Authentische Erhaltung von beweglichen Denkmälern

Sind Verkehrsmittel Kulturgüter?

Dr. Christian Hanus, Expertengremium HECH (Verband historischer Eisenbahnen der Schweiz), Dürnten

Verkehrsmittel finden nur selten Beachtung als historische Denkmalobjekte. Zu oft werden altgediente Transportmittel nach dem Ablauf ihrer Nutzbarkeit unbedacht zerstört, ohne dass sie zuvor nach ihren geschichtlichen Inhalten befragt wurden. Es stellt sich die Frage, ob und unter welchen Umständen Verkehrsmittel als Kulturgüter betrachtet werden dürfen für die generelle Verken- nung ihrer historischen Zeugniseigenschaften.

Zu den Grundcharakteristiken von Verkehrs- mitteln zählt ihre örtliche Ungebundenheit. Dass ein mobiles Objekt grundsätzlich Denk- maleigenschaften anzunehmen vermag, gilt in der Denkmaltheorie als unbestritten; die Rede ist in diesem Zusammenhang vom sogenannten «beweglichen Denkmal». Definitionsgemäss handelt es sich hierbei um nicht ortsfeste Denkmäler, «die sich von Grund und Boden trennen lassen, ohne dass sie dabei zerstört

oder in ihrem Wesen verändert werden».¹ Unter diese Kategorie fallen auch Skulpturen, Ge- mälde, Bücher oder Sammlungen.

Ortsbezüge von Verkehrsmitteln

Obwohl die Beweglichkeit von Verkehrsmitteln kein ausschliessendes Kriterium für die Erlan- gung des Denkmalstatus darstellt, erschwert sie oftmals die Erfassung des geschichtlich gewachsenen Ortsbezugs und damit auch den Beschrieb von Denkmaleigenschaften. Die Gesamtheit historischer Bedeutungsinhalte eines Denkmals steht bekanntlich in engster Beziehung zu dessen biografischer Örtlichkeit. Die Erkennbarkeit, Nachvollziehbarkeit und Erklärbarkeit seiner Zeugniseigenschaft kön- nen nur am Orte seiner Geschichtlichkeit und in Wechselbeziehung zu seiner Umgebung gewährleistet werden. In umgekehrter Weise ist für die Deutung und das Verstehen der ge-

schichtlichen Entwicklung der Lokalität ebenfalls das Vorhandensein des zeugnishaften Objekts erforderlich.

Kulturlandschaft

Es gilt folglich nicht nur allein das Verkehrsmittel zu untersuchen, um seine geschichtlichen und kulturellen Inhalte zu erfassen, sondern dieses stets in einen Gesamtzusammenhang mit seiner Umgebung, seiner Kulturlandschaft zu stellen. So ist beispielsweise im Falle der Schynige Platte Bahn (SPB), der Zahnradbahn von Wilderswil auf die Schynige Platte, der Fokus nicht ausschliesslich auf die wahrlich sehr bemerkenswerten ingenieurhistorischen Aspekte der Originalfahrzeuge zu richten, sondern auch auf die Wechselbeziehungen zur Gesamtinfrastruktur, also den gesamten Bahnanlagen, Kunstbauten, Bahnhöfen und Kraftwerken.² Nur in diesem Kontext erklärt sich die konstruktive Auslegung des einzelnen Transportmittels. Im Weiteren sind auch die Einflüsse auf die baugeschichtliche und wirtschaftliche Entwicklung der Tourismusregion zu berücksichtigen. Die Zahnradbahn löste eine rege Bautätigkeit aus in Wilderswil und entlang der ganzen Strecke. Die Hotels und Restaurants beeinflussten nicht nur das Ortsbild und die Landschaft, sondern auch die ökonomische Entwicklung der Region.³ Solche Gesamtzusammenhänge bleiben nur durch den Erhalt der historischen Fahrzeuge darstellbar.

Das beschriebene Beispiel soll aber keineswegs den Eindruck erwecken, dass derart prägnante geschichtliche Wechselbezüge zwischen der Kulturlandschaft und dem Transportmittel einzig bei Systemen mit einer engen technischen Verbundenheit zwischen der Weginfrastruktur und dem Fahrzeug «erzwungen» werden können.

Das Saurer Museum zählt zu seinen Exponaten ein Postautomobil des Typs SV2C, das im Jahre 1964 die Werkhallen in Arbon verlassen hat. Dieses Fahrzeug wurde als Sonderanfertigung eigens für die Linie von Reichenbach auf die Griesalp konstruiert, die steilste Postautostrecke der Schweiz.⁴ Es verfügt über einen bemerkenswert kurzen Radstand und ist dadurch sehr wendig. Die Fahrzeugkonstruktion verkörperlicht eine Antwort schweizerischer Omnibusbaukunst der Sechzigerjahre auf die topografisch begründeten Trassierungsparameter der Bergstrasse im Kiental. Es erscheint zudem sehr bemerkenswert, dass die damaligen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen eine derartige Spezialkonstruktion überhaupt ermöglichten. Während 20 Jahren prägte das Postautomobil durch seine regelmässige Präsenz die Ortsbilder der anliegenden Ortschaften im Kiental und letztlich die ganze Tallandschaft.

Serienfertigung

Im Gegensatz zum erwähnten Postautomobil unterliegen Verkehrsmittel in der Regel einer seriellen Fertigung und werden für ein breites Einsatzfeld konzipiert. So zum Beispiel auch die Universallokomotive Re 4/4II der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). In den Sechzigerjahren entwickelte ein Konsortium der wichtigsten schweizerischen Schienenfahrzeughersteller eine Lokomotivkonstruktion, die sich auf dem gesamten Streckennetz der SBB für alle Traktionsdienste, also sowohl für Schnell- und Regionalzüge als auch für Güterzüge, einsetzen liess. In sechs Bauserien wurden in einem Zeitraum von 20 Jahren insgesamt 276 Maschinen dieses Typs geliefert; es ist die meistgebaute schweizerische Streckenlokomotive. Seit den Sechzigerjahren prägen diese Maschinen durch ihre Omnipräsenz das Land-

Saurer SV2C

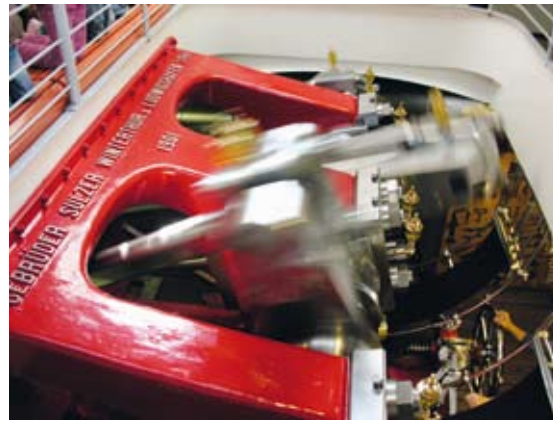
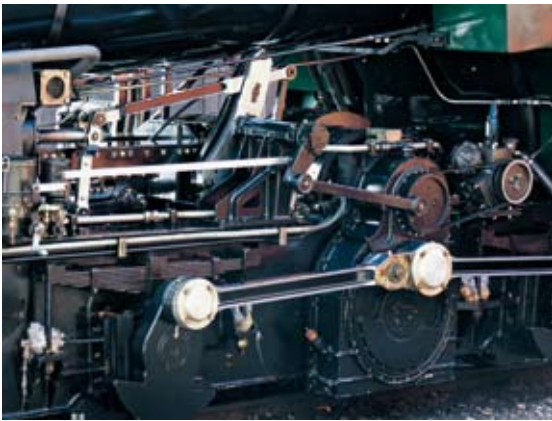
(Foto Sammlung Saurer Oldtimer Museum, Arbon)



Re 4/4 11108

(Foto C. Hanus)





schaftsbild der Schweiz. Die Ausrangierung der Baureihe wird in einigen Jahren anstehen. Es versteht sich von selbst, dass nicht alle Exemplare davon der Nachwelt erhalten bleiben können. Doch wird es wichtig sein, durch eine gezielte Auswahl an zu erhaltenden Zeugnissen eine für die Gesamtheit dieser Fahrzeugbauerei repräsentative Sammlung zu bekommen, welche die Diversität unter den einzelnen Fahrzeugen und auch die Charakteristik ihrer Gesamtheit wiedergibt.⁵

Durch die Vielzahl an bauähnlichen Exemplaren eines Verkehrsmittels erscheint das einzelne Fahrzeug häufig entbehrlich und unwichtig. Tatsächlich aber begründet sich der Denkmalwert auch in der Gesamtheit einer Gruppe historischer Gattungsvertreter mitsamt den Wechselbeziehungen unter den einzelnen Elementen.

Lebenszyklen

Eine weitere Eigenschaft, welche die Erhaltung altgedienter Transportmittel gefährdet, stellt deren – im Vergleich mit den klassischen Baudenkmalern – kurze betriebliche Lebensdauer dar. So werden beispielsweise Strassenfahrzeuge für eine Einsatzzeit von etwa 15 Jahren konstruiert, Schienenfahrzeuge für etwa 30 Jahre und Seeschiffe für etwa 40 Jahre. Dank regelmässigem Unterhalt bleiben die Transportmittel meistens länger in Betrieb als ursprünglich vorgesehen, dennoch erscheint die Frist zur Erlangung der etwaigen Denkmalswürdigkeit als sehr kurz. Am Ende ihrer Einsatzzeit wirken sie in der Regel viel zu neu, um Träger historischer Zeugniseigenschaften sein zu können, und werden der Altmaterialverwertung zugeführt.

Es gilt daher zu bedenken, dass die meisten Transportmittel durch den raschen technologischen Fortschritt einer kürzeren Generationenfolge unterliegen. Fallweise werden sogar nicht amortisierte Anlagen durch modernere,

ökonomischere Verkehrsmittel ersetzt. Es erscheint angemessen und gar notwendig, sich eine für Transportmittel adäquate Betrachtungsweise anzueignen, die der Dynamik der Lebenszyklen von Verkehrsmitteln Rechnung trägt.⁶ Nur so wird es möglich sein, historische und kulturelle Inhalte von mobilen Verkehrsdenkmalern frühzeitig zu erkennen und der Nachwelt zu erhalten.

Sich dieser Sachverhalte in Fachkreisen und auch in der breiten Öffentlichkeit bewusst zu werden, stellt einen essenziellen Schritt für die authentische und denkmalgerechte Erhaltung von historischen Transportmitteln dar.

1. Definition gemäss der Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur, Dortmund (D)

2. Hanus, Christian: Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege, Stuttgart 2007, S. 111

3. Weiss, Simon: Langsam, aber sicher..., ETH Zürich 2001, S. 11 ff.

4. gem. Ang. Saurer Oldtimer Museum, Arbon

5. Hanus, Christian: Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege, Stuttgart 2007, S. 128

6. Hanus, Christian: Schienenfahrzeuge und Denkmalpflege, Stuttgart 2007, S. 29

