

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 96 (1978)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Denkmalpflege - die gutgemeinte Zerstörung?  
**Autor:** Mörsch, Georg  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-73696>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.10.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

Bild 2. Veränderungen der Emissionsmengen auf einzelnen Streckenabschnitten zwischen 1970 und 1975. Dicke Linien: Zunahme über 40%. Dünne Linien: 1 bis 40%. Gestrichelte Linien: Abnahme oder gleich geblieben



der Gesamtemissionen wird durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens während mehreren Jahren bei weitem aufgehoben.

- Die Untersuchungsergebnisse führen zur Folgerung, dass eine Reduktion der Motorfahrzeugabgase dringend notwendig ist und keine längeren Verzögerungen duldet. Andernfalls muss in Kauf genommen werden, dass die sich ohnehin abzeichnende Verschlechterung der heutigen Situation in Ausmass und Dauer zunimmt.

#### Literaturverzeichnis

- [1] BMP Dr. Pelli + Co.: «Emissionskataster für Motorfahrzeuge in der Schweiz 1970». Eidg. Amt für Umweltschutz, Januar 1976, Eidg. Druck- und Materialzentrale, Bern.
- [2] BMP Dr. Pelli + Co.: «Emissionskataster für Motorfahrzeuge in der Schweiz 1975». Eidg. Amt für Umweltschutz, in Bearbeitung.
- [3] T. Pelli: «Emissionskataster für Motorfahrzeuge in der Schweiz». Pro Aqua - Pro Vita, Basel 1977.

Adresse der Verfasser: W. Martin, Eidg. Amt für Umweltschutz, Bern; G. Galli, T. Pelli, BMP Dr. Pelli & Co., Splügenstr. 3, 8027 Zürich.

## Denkmalpflege – die gutgemeinte Zerstörung?

Von Georg Mörsch, Landeskonservator Rheinland

Die Fronten sind klar abgesteckt: Stadtzerstörung gegen die Erhaltung der geschichtlichen Umwelt, Monotonie moderner Architektur gegen die Vielfalt historischer Formen, Identifikationsunfähigkeit in Städten vom Reissbrett gegen die Behaglichkeit der Altstädte – so oder ähnlich hörte man den Kampf formulieren, den die Denkmalpflege in den letzten Jahren mit zunehmendem Erfolg und Echo in der Öffentlichkeit ausfechten musste. Die Kollisionsgegner wurden dabei klar erkannt und genannt. Von den Schadstoffen in der Atmosphäre bis zu Modetorheiten einer Wegwerfgesellschaft, von der steuerlichen Unterprivilegierung der Denkmäler bis zur Irrlehre der totalen Planbarkeit unserer Umwelt, von der Priorität der Verkehrsplanung bis zur Vernachlässigung der Sozialpflichtigkeit an Denkmalbesitz reicht die weite Skala dieser Widrigkeiten für den Bestand des Erbes der Vergangenheit.

Wenig gesprochen wurde dabei über die Rolle der Denkmalpflege selbst. Das ist nicht selbstverständlich. Wie die Denkmäler erhalten werden, war ja zu anderen Zeiten der Geschichte der Denkmalpflege Stoff leidenschaftlicher Diskussionen weiter Kreise, z.B. gegen Ende des 19. Jahrhunderts angesichts des Überdrusses an einer zur Routine gewordenen Purifizierungs-Denkmalpflege. Überblickt man die Denkmalpflege seit dem Beginn des 19. Jahrhunderts, so würde es nicht schwerfallen, ihre jeweilige Zeitgenossenschaft nachzuweisen.

Zu der Beobachtung solcher Zeitgenossenschaft gehört regelmässig auch die Feststellung, dass die Denkmalpflege einer bestimmten Zeit jeweils zu ganz bestimmten Einseitigkeiten (und damit zu Teil-Erhaltungen) neigte, so z.B. die der letzten Nachkriegszeit zur Scheu von Rekonstruktionen und zur «schöpferischen» Neuinterpretation beschädigter Monumente.

Es wäre ein verhängnisvoller Irrtum zu glauben, in seiner Zeitgenossenschaft so unentrinnbar zu stecken, dass die Reflexion darüber oder gar die Milderung ihrer Folgen unmöglich wäre. Im Bereich der Denkmalpflege hat diese zeitgenössische Reflexion z.B. mit Erfolg um die Jahrhundertwende stattgefunden. «Erfolg» bedeutet hier die Einsicht in die Ursachen von zeitbedingter Einseitigkeit und möglichst deren Vermeidung.

Einseitigkeit im Bereich der Denkmalpflege bedeutet zunächst eine zu wenig differenzierte Sicht der Denkmäler. Klassisches Beispiel wird wohl immer die – zeitweise – ausschliessliche Wertschätzung des 19. Jahrhunderts für den Originalzustand unter Missachtung aller nachfolgenden Veränderungen am Kunstwerk sein, vor allem am Bauwerk, die oft ebenso wichtig sind, wie die Gründungsform. Solcher Gefahr zu Einseitigkeiten sieht sich die Denkmalpflege ständig ausgesetzt. Dabei besteht die «Gefährlichkeit» der Denkmalpflege darin, dass sie Einseitigkeiten in ihrer Theorie in Einseitigkeiten ihrer praktischen Eingriffe umsetzen muss, also nicht grundsätzlich

alles am oder im Denkmal gleichgewichtig umsortiert und häufig eben auch manches «wegrestaurieren» lässt.

Zur Zeit ist z. B. deutlich eine wachsende Bereitwilligkeit zu Rekonstruktionen festzustellen, die analysiert und beobachtet werden muss, um nicht eventuell in eine solche Einseitigkeit umzukippen. Zu den Einseitigkeiten unserer Denkmalpflege gehört gewiss auch, dass über das Phänomen «Patina» zur Zeit kaum nachgedacht wird. Wer einmal die sensible Diskussion über diese Altersspuren am alten Objekt, die um 1900 geführt wurde, nachvollzieht, kann sich über die unbekümmerte Meinung manches Denkmalpflegers «Patina ist Dreck und der muss weg» nur wundern.

Auch aus der richtig erkannten städtebaulichen Mangel-situation der letzten Jahre resultiert gern die in dieser Einseitigkeit falsche Konsequenz, nur oder auch nur hauptsächlich solche Züge am Denkmal seien erhaltenswert, die dieses städtebauliche Defizit mildern, also z. B. die Fassaden. In diesem Zusammenhang gehört auch manche Erscheinung der Neunutzung der Denkmäler. Nachdem klar genug geworden ist, welchen atmosphärischen Reiz moderne Nutzungen alter Bauten verdanken, scheinen die ursprünglichen Nutzungen fast grundsätzlich nicht mehr gut genug, nicht mehr ausnutzend genug zu sein. Das gilt für ganze erhaltene Dörfer, die der Würdigung, aber auch der Belastung durch den Tourismus ausgesetzt werden müssen, wie für Einzelbauten, wo jede Kate eine «rustikale» Herberge und jedes Bürgerhaus ein Jugendtreff werden muss. Ist der selbsterlebte Fall der gemeindeeigenen

Remise, für die ergebnislos eine Nutzung gesucht wurde, während die Gemeindefahrzeuge keinen Unterstellplatz hatten, so untypisch?

Solchen Beispielen ohne Namensnennung könnte der Empfindliche namentliche Beispiele in Fülle entgegensetzen, in denen zugunsten der Erhaltung eines Kunstwerks in der Tat Patina geopfert werden musste, oder wo von einem Bürgerhaus wirklich nur die Fassade gerettet werden konnte. Dies trübe jedoch nicht den Kern. Der Kern des Problems besteht vielmehr darin, dass erstens solches Vorgehen leicht zur Selbstverständlichkeit wird – ihrer Abstraktion zur Regel kann man dann schnell begegnen – und dass dabei zweitens aus dem Blickfeld gerät, welcher Vielfalt von Eigenschaften und Informationen ein Denkmal der Denkmalpfleger eigentlich dienen müsste. Diese Rolle für ihn ist freilich schwer und für ihn selbst un-bequem: Während er einen erträglichen Kompromiss um die Erhaltung eines Denkmals erkämpft, weiss er am besten, was vom Denkmal auf der Strecke bleibt und soll dies als lästiges Mahner auch noch laut verkünden! Da ist die Versuchung gross, das Erreichbare als das Ideal hinzustellen oder das Publikum dies doch glauben zu lassen. An einem uninformierten und undifferenzierenden Publikum kann aber gerade eine auf Dauererfolg angewiesene Denkmalpflege nicht interessiert sein.

Denn nicht nur je mehr Denkmäler erhalten werden, sondern auch je mehr am jeweiligen Denkmal erhalten wird, ist eine Frage des öffentlichen Interesses, das die Erhaltung aller Schichten im Denkmal geniesst.

## Zerstörungsfreie Seilprüfung bei eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen

Die ersten Versuche, mit Magnetfeldern Fehler in Stählen zu ermitteln, wurden wahrscheinlich im Jahre 1919 durch den Physiker Sanford durchgeführt. Sanfords Feststellungen bildeten die Grundlage für die Entwicklung der magnetinduktiven Prüfung von Drahtseilen mittels Gleichstromerregung. Gegen Ende der dreissiger Jahre erarbeitete ein deutsches Institut ein elektromagnetisches Seilprüfverfahren. Angewendet und erprobt wurde es 1932 in Bochum. Auch das Eidg. Amt für Verkehr (EAV) als Aufsichtsbehörde über die damals noch recht bescheidene Zahl eidgenössisch konzessionierter Seilbahnen bemühte sich nach dem 2. Weltkrieg um diese neuen technischen Erkenntnisse. Auf seine Anregung hin begann eine Schweizer Firma mit systematischen Forschungsarbeiten. Das Jahr 1955 wurde für die Seilprüfungen in der Schweiz zum Markstein, denn das EAV erteilte den Auftrag für ein elektromagnetisches Prüfgerät, Defectoscop genannt. Nach der Auslieferung begannen mit der Erbauerfirma und später auch mit der Eidg. Materialprüfungsanstalt (EMPA) in Dübendorf sporadische Prüfeinsätze. Die Diagrammaufnahmen wurden in Gemeinschaftsarbeit ausgewertet. Im Jahre 1957 wurden vom EAV gezielte Seilprüfungen aufgenommen. Bald zeigte sich, dass ein rationeller Einsatz in genügendem Ausmass nur mit einem Auto möglich war. Deshalb wurde im Herbst 1963 der erste Messwagen in Betrieb genommen. Er führte die gesamte Einrichtung zur zerstörungsfreien Prüfung von Litzen und Tragseilen mit. In der Zwischenzeit war auch das Ausland nicht untätig geblieben. Anlässlich der Internationalen Seilbahntagung in Chamonix 1963 wurde erstmals ein permanentmagnetisches Seilprüfgerät mit sehr guten Ergebnissen vorgeführt.

Im Jahre 1970 entschloss sich das EAV, ein handlicheres Prüfgerät in Auftrag zu geben. Die Auslieferung des sogenannten «Klein-Detektors» erfolgte 1971.

Gestützt auf einen Antrag des EAV beschloss im Juni 1973 der Bundesrat, die Durchführung der amtlichen Seilprüfungen der EMPA zu übertragen. Die dadurch entstandene Aufgabenteilung zwischen EAV und EMPA hat sich in der Zwischenzeit bewährt

und ist gut eingespielt. Beide Stellen hegten von Anfang an den Wunsch nach einem Prüfgerät, mit dem auch die Tragseile auf den Stützaufgaben kontrolliert werden können. Die EMPA hat zu diesem Zwecke ein leistungsfähiges Permanentmagnet-Seilprüfgerät entwickelt. Es gestattet die Prüfung von Seilen bis zu 40 mm Durchmesser; es ermöglicht begrenzte Aussagen auch über den Zustand im Stützenbereich. Als neues Hilfsmittel ist zudem das Durchstrahlungsverfahren zu erwähnen. Es wurde vor fünf Jahren erstmals erfolgreich angewendet. Sind z. B. aufgrund der magnetinduktiven Prüfung örtlich mehrere innere Drahtbrüche zu erwarten, kann mit Hilfe dieser Methode versucht werden, quantitativ mehr Informationen zu erhalten.

Die Seilprüfungen werden in der Regel in folgenden Zeitabständen durchgeführt: Zug-, Förder- und Hilfsseile sowie Tragseile von Umlaufbahnen: alle 3 Jahre; Tragseile von Pendelbahnen: alle 6 Jahre. Alle Tragseile werden überdies zur Aufnahme eines Grunddiagrammes im ersten Betriebsjahr kontrolliert. Aufgrund eines Terminplanes werden die Seilbahnunternehmen durch den Seilbahndienst des EAV aufgefordert, der EMPA den Auftrag

Tabelle 1. Seilprüfungen und Ergebnisse

Jahre	Anzahl geprüfter Seile	Anzahl Seile, die keine Massnahmen erforderten	Anzahl Seile, die Massnahmen erforderten	Detaillierte, vom EAV angeordnete Massnahmen gemäss obiger Rubriken				
				a	b	c	d	e
1973	173	148	25	14	3	–	3	5
1974	283	239	44	24	6	2	4	8
1975	295	247	48	24	17	–	4	6
1976	277	191	86	54	17	2	2	13
1977	250	Auswertung noch nicht abgeschlossen						