

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **133 (2007)**

Heft 49-50: **90 km Bahnkultur**

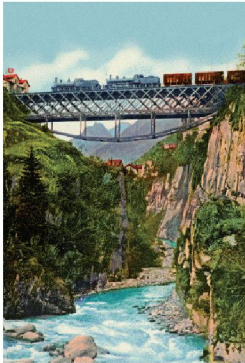
PDF erstellt am: **11.07.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Ein Zug der Gotthardbahn auf der letzten Brücke vor dem Bahnhof Göschenen, kolorierte Postkarte um 1900 (Bild: KEYSTONE)

## 90 KM BAHNKULTUR

Was soll mit der Gotthard-Bergstrecke geschehen, wenn in rund zehn Jahren der Neat-Basistunnel in Betrieb geht? Wird das 1882 eröffnete technische Wunder als Touristenbahn und Ausweichstrecke weiterexistieren können? Im Hinblick auf diese Möglichkeit untersucht eine Arbeitsgruppe aus den Kantonen Uri und Tessin sowie den SBB die Chancen einer Kandidatur der verkehrshistorischen Landschaft am Gotthard als Unesco-Weltkulturerbe. 2004 beschloss die SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen, die baulichen Zeugen auf der Bergstrecke zu inventarisieren. Das Inventar soll Grundlagen liefern für die Beurteilung der Bauten in der denkmalpflegerischen Arbeit und für die Begutachtung durch Experten im Rahmen einer möglichen Unesco-Kandidatur. Einmal mehr dient der Gotthard als Teststrecke: Mit dem selbst erstellten Inventar will die SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen Erfahrungen sammeln und Standards setzen für eine mögliche spätere Vergabe von Inventarisierungen auf dem gesamten übrigen Streckennetz.

Das fertige Gotthard-Inventar wird 600 bis 800 Objekte enthalten. Ein multidisziplinäres Team erfasst alle von der Gotthardbahn und ab 1909 von den SBB erstellten Architektur- und Ingenieurbauten von Erstfeld bis Biasca. Begehungen lieferten das Mengengerüst, dann wurden zu jedem Objekt in verschiedenen öffentlichen und SBB-Archiven Informationen und Unterlagen gesammelt und ein standardisiertes Datenblatt nachgeführt. Unter den Hochbauten finden sich Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Nebengebäude und Dienstwohnhäuser, in der Landschaft Kraftwerke und Unterwerke und an der Strecke Wärterhäuser und Kabelbuden; zusätzlich wurden Bauten erfasst, welche die Bahn in den Dörfern erstellte. Bei den Kunstbauten sind es alle Brücken, Tunneln, Portale, Galerien, Durchlässe und grössere Stützmauern. Nicht erfasst wurden verschwundene Bauten und bahntechnische Ausrüstungen (Schienen, Weichen, Signale), da diese laufend erneuert werden und kaum altes Material vorhanden ist. Die Objekte sind nach ihrer Abfolge entlang der Strecke geordnet, die genaue Kilometrierung dient als Ordnungsprinzip des Inventars. Eine Besonderheit aus denkmalpflegerischer Sicht: Das Inventar dokumentiert nicht nur den heutigen, sondern auch den Urzustand und sämtliche massgeblichen Um- und Ausbauschritte aller Bauten. Die Artikel in diesem Heft zeigen Aspekte dieser Arbeit auf.

Nach seiner Fertigstellung 2008 soll das Inventar in sieben bis acht Bänden veröffentlicht werden. Dabei handelt es sich um die «Volksausgabe» des eigentlichen Inventars, das in Form von weit umfangreicheren Dossiers in Hängeregistaturen verwahrt wird. Dort finden sich Originalpläne oder Plankopien, Abzüge von Fotografien, Akten und Korrespondenz auszüge mit Quellenverweisen zu den Archiven. Originale Bauteile, Farbmuster und Modelle dokumentieren einzelne verschwundene Objekte; eine umfangreiche Fachliteratursammlung rundet den Bestand ab. Der Anlauf der SBB zur umfassenden Inventarisierung ihres Kulturguts ist viel versprechend. Es ist sehr zu wünschen, dass die Wirkung bald ebenso umfassend bei konkreten Bauprojekten sichtbar wird.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

### 5 WETTBEWERBE

Verdichtung Gartenstadt Schwamendingen

### 12 MAGAZIN

Der grosse Auftritt – Ausstellung zu Hans Poelzig | Internationale Lichttage in Winterthur | Bauen mit Massivholzplatten | Wandern entlang der Gotthardbahn | Altdorfer Trockenmauersystem erhalten | Wird Neu-Andermatt funktionieren?

### 22 INVENTAR ALS BASIS: GOTTHARD-BERGSTRECKE

Toni Häfliger | Im Umgang mit Bauzeugen müssen die SBB betriebliche, wirtschaftliche und kulturelle Argumente abwägen. Inventare liefern eine Diskussionsbasis.

### 23 SEHEN UND BESCHREIBEN

Walter Zschokke | Die Bahnstrecke am Gotthard muss als Teil der technischen Landschaft beschrieben werden.

### 26 ZUM BEISPIEL ERSTFELD

Karin Zaugg | Die Bahn hat die Baukultur in den Bergtälern verändert. Ein Spezialinventar erfasst Hochbauten der Bahn in Erstfeld.

### 31 STAHL, GRANIT, BETON

Aido Rota | Ein grosser Teil der 600 bis 800 Objekte im SBB-Inventar sind Kunstbauten; drei Beispiele.

### 37 SIA

Baukunst im Dialog | Neuer Planervertrag | Umzug des SIA | ZNO-Sitzung | Einschreibeverfahren ByAK | Beschlüsse des FMOI

### 41 PRODUKTE

### 53 IMPRESSUM

### 54 VERANSTALTUNGEN