



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS
Office fédéral de la protection de la population OFPP
Ufficio federale della protezione della popolazione UFPP
Federal Office for Civil Protection FOCPP

> 23.2014

> THEMA: «SPEZIALFÄLLE» IM KGS-INVENTAR
> THÈME: LES «CAS SPÉCIAUX» DANS L'INVENTAIRE PBC
> TEMA: «CASI SPECIALI» NELL'INVENTARIO PBC
> THEME: "SPECIAL CASES" IN THE PCP INVENTORY

KGS
PBC
PBC
PCP



FORUM



«SPEZIALFÄLLE» IM KGS-INVENTAR

LES «CAS SPÉCIAUX» DANS L'INVENTAIRE PBC
«CASI SPECIALI» NELL'INVENTARIO PBC
"SPECIAL CASES" IN THE PCP INVENTORY

INHALT

CONTENU

CONTENUTO

CONTENT

TITELBILD | COUVERTURE | IMMAGINE DI COPERTINA | COVER

Vier attraktive Spezialfälle als Kulturgüter von nationaler Bedeutung im KGS-Inventar 2009: die Pilatusbahn (OW), der Hamletschwand-Lift (LU/NW), das Bergwerk Gonzen bei Sargans (SG) und der Raddampfer Stadt Zürich (ZH).

Quatre cas spéciaux parmi les biens culturels d'importance nationale de l'Inventaire PBC 2009: le chemin de fer du Pilate (OW), l'ascenseur du Hamletschwand (LU/NW), la mine de Gonzen près de Sargans (SG) et le bateau à vapeur «Stadt Zürich» (ZH).

Quattro beni culturali d'importanza nazionale iscritti come casi speciali nell'Inventario PBC 2009: la ferrovia del Pilatus (OW), l'ascensore di Hamletschwand (LU/NW), la miniera di Gonzen presso Sargans (SG) e il piroscafo «Stadt Zürich».

Four fine examples from the "Special Cases" category in the 2009 PCP Inventory: the Pilatus Railway (OW), the Hamletschwand Lift (LU/NW), the Gonzen Mine outside Sargans (SG) and the "Stadt Zürich" paddle steamer (ZH).
Hans Schüpbach

Fotos: © Zentralschweiz Tourismus; Roland Zumbühl, Arlesheim, www.picswiss.ch/; Verein Pro Gonzenbergwerk Sargans; Samuel Bauhofer, Fachbereich KGS, BABS.



Nicolas Mathieu

Editorial: Les «cas spéciaux» dans l'Inventaire PBC 2009 et dans les conventions de l'UNESCO 3

Rino Büchel

Weshalb gibt es Spezialfälle im KGS-Inventar? 11

Yves de Siebenthal

Les Bateaux Belle Epoque du Léman.
Entre biens culturels et moyens de transport 18

Medienstelle DFB

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke: ein Pionierwerk 25

Martin Cordes, Barbara Habermacher

SBB Historic: Archiv, Sammlungen
und Bibliothek zur Schweizer Bahngeschichte 31

Hans Schüpbach

Europäische Wasserstrasse durch das Binnenland. Canal d'Entreroches – wahnwitzige Idee oder innovative Lösung? 39

Sandrina Cirafici, Pierre-Yves Pièce

Le patrimoine salifère du canton de Vaud.
Histoire, développement, exploitation, bien culturel, tourisme 47

Christian Bordoli, Mauro Marconi

L'antica miniera di Carena e la via del ferro.
Beni culturali integrati in un progetto turistico 55

Oliver Martin

Das Schweizer Seilbahninventar 59

David Külling

Kasernen und Waffenplätze der Schweiz
im Inventar der militärischen Hochbauten (HOBIM) 67

Welterbe Semmeringbahn

Semmeringbahn: eine Gebirgsstrecke
als UNESCO-Weltkulturerbe 76

Michael Marek, Sven Weniger

Der Champagner, das Geld und der Kulturgüterschutz. Vor Åland wurde ein Schaumwein aus dem 19. Jh. gefunden und versteigert. 80

Personelles / Publikationen / Impressum / Adressen KGS 88

ÉDITORIAL

LES «CAS SPÉCIAUX» DANS L'INVENTAIRE PBC 2009 ET DANS LES CONVENTIONS DE L'UNESCO



Nicolas Mathieu est depuis 2012 secrétaire général de la Commission suisse pour l'UNESCO (CSU) et chef de la Section UNESCO du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE). Après avoir étudié à Genève (lic. ès lettres), il a travaillé dans les domaines des affaires internationales et de la jeunesse à l'Office fédéral de la culture (OFC), avant de rejoindre le DFAE comme délégué permanent adjoint de la Suisse auprès de l'UNESCO, puis comme collaborateur auprès de la CSU. Depuis 2012, il est membre de la Commission fédérale de la protection des biens culturels.

Chères lectrices, chers lecteurs,

Lorsqu'il n'est pas possible de classer une chose dans une catégorie bien définie, on dit volontiers qu'il s'agit d'un «cas spécial» afin de le différencier clairement des autres catégories. L'Inventaire PBC de 2009 recense également des cas spéciaux, comme le précise son introduction: «Parmi les cas spéciaux de l'Inventaire PBC, on trouve quelques monuments technologiques et industriels ne présentant pas d'intérêt architectural direct ou ne pouvant pas être désignés clairement comme biens culturels meubles ou immeubles. Il s'agit avant tout des bateaux à vapeur des lacs suisses, de quelques funiculaires et chemins de fer à crémaillère ou d'autres moyens de transport. On trouve dans la même catégorie les mines et d'autres installations de l'industrie minière» (2009: 27)¹.

Quelques exemples de ces cas spéciaux sont présentés dans ce nouveau numéro de Forum PBC. Il apparaît clairement qu'il vaut aussi la peine de prendre toutes les dispositions possibles pour protéger ce type de biens culturels² selon les termes de la Convention de La Haye de 1954 et d'en recenser³ également les objets spécifiques dans l'Inventaire PBC.

Pour ce faire, l'Inventaire PBC s'appuie aussi, comme d'ailleurs pour les autres catégories, sur des listes existantes même si, selon l'orientation choisie et les objectifs fixés, il n'est pas possible de reprendre l'ensemble des objets

qu'elles contiennent. Ces autres inventaires constituent toutefois une base importante pour la PBC. La présente édition met en lumière deux de ces inventaires spéciaux.

Ce numéro de Forum PBC dépasse également le cadre de la Convention de La Haye et s'appuie sur deux exemples pour montrer qu'il existe aussi des cas spéciaux dans d'autres conventions de l'UNESCO. L'article sur la ligne de chemin de fer de Semmering est éloquent. Il renvoie de plus à des biens situés en Suisse, notamment les chemins de fer rhétiques, inscrits en 2008 sur la liste du patrimoine mondial (cf. Fig. 2). Le second cas spécial évoqué montre par contre les limites des conventions de l'UNESCO: il n'est souvent pas possible d'agir contre des infractions manifestes lorsque les Etats concernés n'ont pas ratifié les instruments en question.

En Suisse, la Section UNESCO du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) coordonne les contacts et les dossiers entre l'UNESCO et le Conseil fédéral, la Commission extra-parlementaire (Commission suisse de l'UNESCO), les offices fédéraux compétents et d'autres partenaires, dans une dynamique de défense des intérêts et de promotion de valeurs. Cela est notamment valable pour les tâches liées à l'élaboration de conventions puis pour celles résultant de leur mise en application au niveau international et national.

¹ Le funiculaire de Fribourg (FR) est un «cas spécial» parmi les objets A de l'Inventaire PBC 2009. Il est également recensé dans l'Inventaire suisse des installations à câbles. Photo: Roland Zumbühl, Arlesheim, © www.picswiss.ch/

Si la Convention de La Haye pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé a été la première convention culturelle de l'UNESCO – dont une des spécificités est de tenir compte non seulement des biens immeubles mais aussi des biens meubles – d'autres conventions internationales importantes ont vu le jour au cours du temps. Par exemple, la Convention de l'UNESCO du 14 novembre 1970 concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation et le transfert de propriété illicites des biens culturels qui vise à mettre fin au commerce illégal de biens culturels. La convention de l'UNESCO la plus connue est celle pour la protection du patrimoine mondial, culturel et naturel, de 1972. La Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique, la seule à ne pas encore avoir été ratifiée par la Suisse, fut conclue en 2001. Chaque Etat l'ayant ratifiée renonce au commerce d'objets trouvés dans des épaves de bateaux datant de plus de 100 ans. Deux conventions plus récentes, à savoir la Convention pour la sauvegarde du patrimoine culturel immatériel (p. ex. traditions, savoir-faire), qui date de 2003, et la Convention sur la protection et la promotion de la diversité des expressions culturelles de 2005 (qui concerne la création actuelle), sont encore venues renforcer les initiatives internationales pour inscrire les mesures de protection et la politique culturelle de chaque Etat dans le droit international.



Signer des conventions est une chose, les mettre en œuvre en est une autre. Sans cesse, et aujourd'hui encore, des biens culturels sont détruits lors de conflits armés ou de catastrophes naturelles s'ils ne sont pas l'objet d'actes de vandalisme, de vols ou de pillages. Il s'agit ici aussi de «cas spéciaux». «Convaincus que les atteintes portées aux biens culturels, à quelque peuple qu'ils appartiennent, constituent des atteintes au patrimoine culturel de l'humanité entière, étant donné que chaque peuple apporte sa contribution à la culture mondiale»⁴, il importe de nous employer par tous les moyens à mettre en œuvre un maximum de mesures de protection. C'est un objectif que nous souhaitons encore renforcer à l'avenir. Ceci vaut aussi pour les traditions qui sont bafouées ou instrumentalisées, pour la création artistique qui n'est pas encouragée ou qui est

censurée, appelant également des mesures de précaution.

NOTES

- 1 OFPP (Office fédéral de la protection de la population), 2009: *Inventaire suisse des biens culturels d'importance nationale*, édition 2009. Berne (disponible sous: www.kgs.admin.ch/ -> Inventaire PBC -> Objets A).
- 2, 4 Préambule à la «Convention de La Haye du 14 mai 1954 pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé»; RS 0.520.3 (disponible sous: www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19540079/index.html).
- 3 Art. 5 du «Deuxième Protocole du 26 mars 1999 à la Convention de La Haye pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé»; RS 0.520.33 (www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/20030726/index.html).

2 Der Schmittenobel-Landwasser-Viadukt ist als A-Objekt im KGS-Inventar enthalten und ist seit 2008 auch Bestandteil des UNESCO-Welterbeobjekts «Rhätische Bahn in der Kulturlandschaft Bernina/Albula». Foto: Roland Zumbühl, Arlesheim, © www.picswiss.ch/

EDITORIAL:

«SPEZIALFÄLLE» IM KGS-INVENTAR 2009 UND IN UNESCO-KONVENTIONEN

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Wann immer sich etwas nicht in eine genau vordefinierte Gattung einordnen lässt, wird es gerne als «Spezialfall» bezeichnet, um es von anderen, klaren Bezeichnungen abzuheben. So ist es auch bei den Objekten des Kulturgüter-schutzinventars (KGS-Inventar) von 2009, in dessen Einleitung wir lesen: «Als Spezialfälle werden [...] einige technik- bzw. industriegeschichtliche Denkmäler aufgenommen, die nicht direkt bauliche Substanz aufweisen, oder aber solche, die weder klar als mobile noch als immobile Kulturgüter bezeichnet werden können. Es sind dies in erster Linie die Dampfschiffe auf den Schweizer Seen, einige kürzere Berg-, Seil- und Zahnradbahnen oder andere Transportmittel. Ebenso werden Bergwerke und weitere Einrichtungen aus dem Bergbau in diese Kategorie einbezogen» (2009: 19)¹.

Einige dieser Spezialfälle werden im vorliegenden Heft näher vorgestellt. Dabei wird augenfällig, dass es sich gerade auch bei ihnen lohnt, nach den Grundsätzen des Haager Abkommens von 1954 «alle zum Schutz des Kulturguts möglichen Massnahmen zu treffen»² und die Objekte in einem Verzeichnis, eben im KGS-Inventar, aufzuführen³. Ein solches Inventar muss sich stets auf bereits bestehende Listen stützen, auch wenn es aufgrund unterschiedlicher Ausrichtung und Zielsetzung nicht sämtliche darin enthaltenen Objekte überneh-

men kann. Dennoch stellen diese Listen eine wichtige Grundlage für das KGS-Inventar dar: zwei solche Spezialinventare kommen deshalb in diesem Heft ebenfalls zur Sprache.

Die vorliegende Ausgabe des Forums will aber über das KGS-Inventar und das Haager Abkommen hinaus blicken und anhand zweier weiterer Beispiele aufzeigen, dass es auch im Umfeld anderer UNESCO-Konventionen «spezielle» Fälle geben kann. Der Beitrag über die «Semmeringbahn» ist ein «speziell schönes» Beispiel eines aussergewöhnlichen Weltkulturerbes. Es weist zudem durchaus Querbezüge zu den Bahn-Beispielen in der Schweiz auf – nicht zuletzt wurde 2008 ja auch die Rhätische Bahn mit der umliegenden Kulturlandschaft in die UNESCO-Welterbeliste aufgenommen (vgl. Abb. 2). Das zweite «spezielle» Beispiel zeigt hingegen eindrücklich die Grenzen von UNESCO-Konventionen auf: obwohl eindeutige Verstösse vorliegen, kann oft nicht gehandelt werden, weil die betroffenen Staaten die jeweiligen Abkommen nicht ratifiziert haben.

In der Schweiz koordiniert die Sektion UNESCO im Eidgenössischen Departement des Aussern (EDA) die Kontakte und Geschäfte zwischen der UNESCO und dem Bundesrat, der ausserparlamentarischen Kommission (Schweizerische UNESCO-Kommission), den zuständigen Bundesämtern sowie weiteren Partnern. Dies gilt insbesondere auch

für Aufgaben, die sich aus dem Anwendungsbereich der verschiedenen Konventionen auf nationaler und internationaler Ebene ergeben.

Die Haager Konvention zum Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten war zwar die erste Konvention der UNESCO und umfasste von der Definition her sowohl unbewegliches als auch bewegliches Kulturgut – im Laufe der Zeit kamen aber weitere wichtige internationale Übereinkommen hinzu. Am 14. November 1970 etwa wurde die UNESCO-Konvention über Massnahmen zum Verbot und zur Ver-



hütung der unzulässigen Einfuhr, Ausfuhr und Übereignung von Kulturgut verabschiedet, die den illegalen Kulturgüterhandel unterbinden will. Das wohl bekannteste UNESCO-Abkommen ist die Welterbe-Konvention von 1972 (Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt). 2001 wurde die Konvention zum Schutz des Kulturerbes unter Wasser verabschiedet, die einzige von der Schweiz bisher nicht ratifizierte UNESCO-Konvention. Sie verbietet jenen Staaten, die dem Abkommen beigetreten sind, jeglichen Handel mit Artefakten von Schiffswracks, die älter als 100 Jahre sind. Die beiden jüngsten Abkommen – die 2003 ins Leben gerufene Konvention zur Bewahrung des immateriellen Kulturerbes (z. B. Traditionen, Brauchtum) sowie die Konvention zur Förderung der kulturellen Vielfalt (2005) – stecken zurzeit noch in der Anfangsphase, runden aber die internationalen Bestrebungen ab, um entsprechende Schutzmassnahmen und das Recht auf eine Kulturpolitik der einzelnen Staaten völkerrechtlich zu verankern.

Die Konventionen sind das eine, deren Umsetzung auf nationaler und internationaler Ebene das andere. Nachrichten über die Zerstörung von Kulturgut in bewaffneten Konflikten, bei Naturkatastrophen oder bei Vandalismus, Diebstahl und Plünderung erschrecken uns – gerade in jüngster Zeit – immer wieder aufs Neue. Hier haben wir es ebenfalls mit «Spezialfällen» zu tun. Wir tun deshalb gut daran, uns auch künftig mit aller Kraft für möglichst viele Schutzmassnahmen einzusetzen, «in der Überzeugung, dass jede Schädigung von Kulturgut, gleichgültig welchem Volke es gehört, eine Schädigung des kulturellen Erbes der ganzen Menschheit bedeutet, weil jedes Volk seinen Beitrag zur Kultur der Welt leistet»⁴.

Dies gilt auch für Traditionen, die verletzt oder manipuliert werden, sowie für künstlerisches Schaffen, welches nicht gefördert oder gar zensiert wird – hier sind ebenfalls entsprechende Vorsorgemassnahmen zu treffen.

ANMERKUNGEN

- 1 BABS (Bundesamt für Bevölkerungsschutz), 2009: *Schweizerisches Inventar der Kulturgüter von nationaler Bedeutung*, Ausgabe 2009. Bern (auch einsehbar unter: www.kgs.admin.ch/ -> KGS Inventar -> A-Objekte).
- 2, 4 Präambel zum «Haager Abkommen vom 14. Mai 1954 für den Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten»; SR 0.520.3 (auch einsehbar unter: www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19540079/index.html).
- 3 Art. 5, «Zweites Protokoll vom 26. März 1999 zum Haager Abkommen von 1954 für den Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten»; SR 0.520.33 (auch einsehbar unter: www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20030726/index.html).

EDITORIALE:

«CASI SPECIALI» NELL'INVENTARIO PBC 2009 E NELLE CONVENZIONI DELL'UNESCO

Care lettrici, cari lettori,

quando un oggetto non può essere attribuito a una categoria predefinita, si tende spesso a definirlo un «caso speciale». Lo stesso vale per l'Inventario della protezione dei beni culturali del 2009 (Inventario PBC), nella cui introduzione si legge: «Nei casi speciali [...] sono stati elencati monumenti tecnologici e industriali che non presentano direttamente una sostanza architettonica o non si possono chiaramente definire beni mobili o immobili. Si tratta soprattutto di piroscafi dei laghi svizzeri, ferrovie di montagna, funivie, funicolari, ferrovie a cremagliera o altri mezzi di trasporto. Nella medesima categoria sono state censite anche cave, miniere e altri impianti dell'industria mineraria» (2009: 35)¹.

Alcuni di questi casi speciali sono presentati più in dettaglio nel presente numero di «Forum». E dopo averli conosciuti meglio, si conviene che anche per questa categoria di beni vale la pena, secondo i principi della Convenzione dell'Aia del 1954, «adottare tutte le misure possibili per proteggere i beni culturali»² e allestire un elenco³ degli oggetti; l'Inventario PBC per l'appunto. Un inventario di questo tipo deve necessariamente basarsi su liste già esistenti, anche se, per finalità differenti, non può sempre riprendere tutti gli oggetti ivi elencati. Ciononostante queste liste costituiscono una base importante per l'Inventario PBC e due di esse sono trattate in questa rivista.

In questo numero di «Forum» si intende però volgere lo sguardo anche al di là dell'Inventario PBC e della Convenzione dell'Aia, per illustrare, sulla base di due esempi, che esistono casi «speciali» anche nell'ambito di altre convenzioni UNESCO. L'articolo sulla «Semmeringbahn» descrive un patrimonio dell'umanità, che oltre ad essere fuori dal comune è anche molto «speciale». E non manca di parallelismi con gli esempi concernenti le ferrovie Svizzere, dato che nel 2008 è stata ad esempio inserita nel patrimonio dell'umanità dell'UNESCO anche la ferrovia retica, compreso il suo contesto culturale (vedi fig. 2). Il secondo esempio «speciale» evidenzia invece i limiti delle convenzioni UNESCO: spesso infatti non è possibile intervenire neppure in caso di violazioni palesi, poiché i rispettivi Stati non hanno ratificato le convenzioni in materia.

In Svizzera è la Sezione UNESCO presso il Dipartimento federale degli affari esteri (DFAE) a coordinare i contatti e gli affari dell'UNESCO con il Consiglio federale, le commissioni extraparlamentari (Commissione svizzera per l'UNESCO), gli Uffici federali competenti e altri partner. Ciò vale in particolare per i compiti che risultano dal campo d'applicazione delle varie convenzioni a livello nazionale e internazionale.

La Convenzione dell'Aia per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato è stata la prima convenzione dell'UNESCO

in materia e per definizione comprendeva sia beni culturali mobili che immobili. Nel corso degli anni si sono poi aggiunte altre convenzioni internazionali importanti. Il 14 novembre del 1970 è stata ad esempio varata la Convenzione dell'UNESCO concernente le misure da adottare per interdire e impedire l'illecita importazione, esportazione e trasferimento di proprietà dei beni culturali, finalizzata a combattere il traffico illegale di beni culturali. Ma la Convenzione più conosciuta dell'UNESCO è sicuramente la Convenzione sul patrimonio dell'umanità del 1972 (Convenzione per la protezione del patrimonio mondiale culturale e naturale). Nel 2001 è stata adottata la Convenzione sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo, finora l'unica convenzione UNESCO non ancora ratificata dalla Svizzera. Questa vieta agli Stati firmatari qualsiasi tipo di commercio con artefatti più vecchi di cento anni provenienti da relitti. Le due convenzioni più recenti, ossia la Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale del 2003 (per es. tradizioni e costumi) e la Convenzione sulla promozione della diversità delle espressioni culturali del 2005 si trovano ancora nella fase iniziale, ma completano gli sforzi internazionali volti a trasporre nel diritto internazionale le misure di protezione e il diritto a una politica culturale dei singoli Stati.

Ma un conto è emanare convenzioni, un altro metterle in atto.

Ancora in tempi recenti si moltiplicano le notizie su beni culturali distrutti durante conflitti armati, da catastrofi naturali o a causa di vandalismi, furti o saccheggi. Anche in questo caso abbiamo a che fare con «casi speciali». Dobbiamo quindi continuare ad impegnarci a fondo per l'adozione di un numero possibilmente elevato di misure di protezione, «nella convinzione che i danni arrecati ai beni culturali, qualunque sia il popolo a cui appartengono, pregiudicano il patrimonio culturale dell'intera umanità, poiché ogni popolo contribuisce alla cultura mondiale»⁴.

Lo stesso vale per le tradizioni che vengono violate o manipolate, o per l'espressione artistica che viene trascurata o addirittura censurata. Anche in questo ambito è quindi necessario adottare delle misure preventive opportune.

NOTE

- 1 UFPP (Ufficio federale della protezione della popolazione), *Inventario svizzero dei beni culturali d'importanza nazionale*, ed. 2009. Berna (disponibile nel sito: www.kgs.admin.ch/-> IT -> Inventario PBC -> Oggetti A).
- 2, 4 Preambolo alla «Convenzione dell'Aia del 14 maggio 1954 per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato»; RS 0.520.3 (anche disponibile nel sito: <http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19540079/index.html>).
- 3 Art. 5, «Secondo protocollo del 26 marzo 1999 alla Convenzione dell'Aia del 1954 per la protezione dei beni culturali in caso di conflitto armato»; RS 0.520.33 (disponibile anche sotto: <http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/20030726/index.html>).

EDITORIAL:

"SPECIAL CASES" IN THE 2009 PCP INVENTORY AND IN UNESCO CONVENTIONS

When something defies classification in a rigidly predefined category, it is deemed a "special case". The 2009 Swiss Inventory of Cultural Property of National Importance (PCP Inventory, for short) also makes use of the term, explaining in the introduction that: "The 'special cases' category includes [...] monuments of production and technology that are of little immediate architectural value or cannot be clearly labelled as movable or immovable cultural property. They are, first and foremost, the steamboats operating on Switzerland's lakes, as well as a number of short mountain railways, cableways, cog railways, and other means of transport. The category also covers mines and mining installations" (2009: 19; in German).¹

The present issue will take a closer look at some of these special cases. It is more than apparent that the principle of "[taking] all possible steps to protect cultural property"², set out in the Preamble to the 1954 Hague Convention, applies equally to these objects, and that they too are worthy of a place in a cultural property inventory.³

Such registers should always draw on existing lists, even if the objects contained therein cannot be transferred wholesale due to the fact that these lists were drawn up with a different purpose and aim in mind. Nonetheless, they remain important reference documents for those tasked with compiling the PCP Invento-

ry, as the two registers which feature in this issue prove.

PCP Forum, however, casts its net wider than the PCP Inventory and the Hague Convention by highlighting two examples that show how other UNESCO Conventions have their own "special cases" too. The Semmering railway in Austria is a particularly fine example of an outstanding World Heritage Site and shares certain characteristics with a number of Switzerland's historic railways, in particular the Rhaetian railway line which, together with the surrounding cultural landscape, was likewise named a UNESCO World Heritage Site in 2008. The second example, in contrast, demonstrates the limitations of UNESCO Conventions by showing that incontestable breaches often go unpunished because the offending State has not ratified the given treaty.

In Switzerland the UNESCO Section of the Federal Department of Foreign Affairs (FDFA) coordinates contact and business between UNESCO and the Swiss government, the extraparlimentary committee (Swiss UNESCO Commission), the competent Federal Offices and other partners, especially when it comes to national and international duties arising from the various UNESCO conventions.

The Hague Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict – the first UNESCO Convention –

defined both immovable and movable cultural property. Over time, other important international agreements were reached.

On 14 November 1970 the UNESCO Convention on the Means of Prohibiting and Preventing the Illicit Import, Export and Transfer of Ownership of Cultural Property was passed, with a view to prohibiting the illegal trade of cultural assets. The best known UNESCO treaty is the 1972 World Heritage Convention (Convention Concerning the Protection of the World Cultural and Natural Heritage of the World). In 2001 the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage was adopted; it is the only UNESCO Convention that Switzerland has yet to ratify. It prohibits all signatory States from trafficking artefacts found in shipwrecks that are over 100 years old. It is still early days for the two most recent conventions – the 2003 Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage (e.g. traditions

and customs) and the Convention on the Protection and Promotion of the Diversity of Cultural Expressions (2005). Nonetheless, they ideally complement international efforts to establish in international law both measures to protect cultural heritage and the right of states to freely determine their cultural policy.

Conventions are one thing, implementation is quite another. Reports of the destruction of cultural property due to armed conflict, natural disasters, vandalism, theft or looting are a constant source of dismay, especially in recent times. There is still a great deal of work needed to ensure that “special cases” are also afforded the protection they deserve. “Being convinced that damage to cultural property belonging to any people whatsoever means damage to the cultural heritage of all mankind, since each people makes its contribution to the culture of the world”⁴, we should continue to do our utmost to make this happen.

We must also work to ensure the protection of traditions which can be violated or manipulated, as well as the protection of forms of artistic expression which are either actively discouraged or even subject to censor.

FOOTNOTES

- 1 FOCF (Federal Office for Civil Protection), 2009: *Swiss Inventory of Cultural Property of National Importance*, 2009. Bern (also available at: www.kgs.admin.ch/ -> KGS Inventar -> A-Objekte).
- 2, 4 Preamble to the Hague Convention of 14 May 1954 for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict; SR 0.520.3 (also available at: www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19540079/index.html).
- 3 Art. 5, Second Protocol of 26 March 1999 to the 1954 Hague Convention for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict; SR 0.520.33 (also available at: www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20030726/index.html).

WESHALB GIBT ES SPEZIALFÄLLE IM KGS-INVENTAR?



*Rino Büchel,
Historiker, Chef
Kulturgüterschutz
im Bundesamt für
Bevölkerungsschutz
(BABS). Von 2006
bis 2013 vertrat er
die Schweiz im
internationalen
Ausschuss der
UNESCO zum
Schutz von Kultur-
gut bei bewaffneten
Konflikten.*

Es gibt eine kleine Gruppe von Kulturgütern, die sich weder eindeutig den Bauten noch den Archiven oder Sammlungen und auch nicht dem Bereich Archäologie zuweisen lassen. Sie sind Zeugnisse für vergangenes menschliches Schaffen oder für frühere technische Meisterleistungen und gehören deshalb aufgrund ihrer Bedeutung zweifelsfrei zum schützenswerten Kulturgut. Nur, wo soll man sie einordnen? Für solche Objekte hat man im Rahmen der Revision des Kulturgüterschutzinventars (KGS-Inventar 2009) das Gefäss «Spezialfälle» geschaffen.

Diese Objekte haben beispielsweise einen Zusammenhang mit dem frühen Tourismus (Dampfschiffe, Bergbahnen, Hammettschwandlift), dem Bergbau (Gonzen, Bex) oder mit linearen Objekten (Canal d'Entreroches). Trotzdem gibt es auch in diesem Gefäss noch «spezielle» Einzelfälle wie etwa den Maschinenpark der Nagelfabrik in Winterthur, einen Repräsentanten der Schweizer Industriegeschichte.

«SPEZIALFALL»: KEINE KATEGORIE, SONDERN NUR STÜTZKORSETT

Es handelt sich bei den Spezialfällen im KGS-Inventar nicht um eine klar definierte Kategorie (wie etwa bei den ISOS-Spezialfällen), sondern vielmehr um ein methodisches Hilfskonstrukt. Auf der GIS-Plattform erscheinen

diese Objekte denn auch als das, was sie wirklich sind (Dampfschiffe, Bergwerke usw.). Und je nach Kanton werden sie in den kantonalen Verzeichnissen einfach unter den «normalen» Denkmälern eingereiht (im Kanton Tessin etwa die Stazione Radio Monte Ceneri oder die Antica miniera in Sant'Antonio, vgl. Beitrag S. 55–58).

In der Regel hatten die im KGS-Inventar aufgeführten technischen Spezialfälle ihre Blütezeit vor dem Ersten Weltkrieg. Namentlich sind es Zeugen aus einer Zeit, als man zum Beispiel im Kanton Glarus mit dem Kraftwerk am Löntsch die Industrie ankurbelte oder mit den Bergbahnen im Rahmen des Frühtourismus in der Schweiz die Alpen erschloss. Dampfschiffe sollten dazu beitragen, vermögenden ausländischen Gästen zu Zeiten der Belle Époque die Reise durch die Schweiz mit bequemen und attraktiven Fortbewegungsmitteln zu erleichtern.

ABGRENZUNG ZU ANDEREN INVENTAREN

Um Doppelspurigkeiten mit anderen nationalen Inventaren zu vermeiden, musste man in der Diskussion der Fachgruppen des damaligen Schweizerischen Komitees für Kulturgüterschutz (heute Eidgenössische Kommission für Kulturgüterschutz) darauf achten, dass in der Regel nur die noch nicht erfassten Bereiche neu bearbeitet wurden.

1 Der Autobahnviadukt bei Veytaux kann sowohl als «lange Brücke» wie auch als lineares Objekt betrachtet werden. Foto: © Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.



Einer der ersten Grundsätze war, dass im KGS-Inventar Objekte anderer bestehender, ebenfalls nach wissenschaftlichen Kriterien erarbeiteter Bundesinventare nicht nochmals aufgenommen werden sollen. Dies betraf insbesondere das Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS). Als Ausnahmen fanden nur «ISOS-Spezialfälle» (z. B. Fabriken, Schlösser, Kraftwerke usw.) sowie «Brücken» (im IVS gemäss Methodik Bestandteil eines Weges) als Baudenkmäler Eingang ins KGS-Inventar.

Dies führte durchaus zu Diskussionen unter den Fachleuten. Der Kanton Tessin beispielsweise hätte sehr gerne die Tremola als ausserordentliches Denkmal eines Verkehrsweges in das KGS-Inventar eingebracht, akzeptierte aber letztlich den Entscheid, IVS-

Objekte nicht aufzuführen. Andererseits figuriert im KGS-Inventar 2009 ein lineares Objekt wie der Autobahnviadukt oberhalb des Schlosses Chillon, der über dem Genfersee auf einer Strecke von rund 2 km dem Hang entlang verläuft. Ist dies nun eine Brücke, ein mit IVS-Objekten vergleichbarer Strassenabschnitt oder ein KGS-Spezialfall?

Weitere Listen auf nationaler Ebene wurden mitberücksichtigt, so etwa auch das Seilbahninventar oder das Inventar der militärischen Hochbauten HOBIM (vgl. hierzu auch die Beiträge auf den S. 59–75 in diesem Heft). Dabei mussten die Fachgruppen jedoch eine relativ begrenzte Auswahl aus der Gesamtheit jener Objekte treffen.

Gärten und Pärke hätte man allenfalls auch als «Spezialfälle» in das KGS-Inventar aufnehmen

können; in den meisten Kantonen werden sie aber heute als eigenes Denkmal oder als Bestandteil eines Schlosses oder Landsitzes in den «normalen» Inventarlisten geführt. Zudem besteht eine unter der Aufsicht von ICOMOS Schweiz erstellte Liste historischer Gärten und Anlagen mit rund 30'000 Objekten – es versteht sich von selbst, dass hier für das KGS-Inventar auch künftig eine rigide Selektion vorgenommen werden muss. Die gesamte Garten-Liste ist im Internet einzusehen unter www.icomos.ch/gartendenkmaeler.

DAS GEFÄSS «SPEZIALFÄLLE» MUSS FLEXIBEL BLEIBEN

Es hat sich generell als nicht ganz einfach erwiesen, zu definieren, welche Objekte zu den KGS-Spezialfällen gehören sollen.

2 Der Canal d'Entreroches bei Eclépens (VD): ein Baudenkmal, ein historischer Verkehrsweg oder ein archäologisches Objekt?
Foto: © Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.

Als Beispiel hierfür mag die Diskussion um die Themenbereiche Wassersport und Fliegerei stehen. In der Spätphase der Revision des KGS-Inventars war unter anderem beantragt worden, allenfalls auch Fischer- und Freizeitboote sowie Flugzeuge aufnehmen zu können. Daraus ergaben sich aber diverse Fragen, die im Rahmen einer künftigen Revision genauer abgeklärt werden müssen. Deshalb wurden diese Sparten vorerst bis auf Weiteres zurückgestellt. Dennoch wurde damals unter der Federführung des ehemaligen Denk-

malpflegers des Kantons Waadt, Herrn Eric Teyssaire, bereits eine Liste mit potenziellen, historisch wichtigen und noch flugtüchtigen zivilen Flugzeugen erstellt und dem BABS zwecks Beurteilung eingereicht. Diese interne Hinweisliste wird im Rahmen einer künftigen Revision sicher nützlich sein.

Dank der Rubrik «KGS-Spezialfälle» wird es jedenfalls möglich, aus der Sicht der Denkmalpflege wichtige, jedoch nicht klar zuzuordnende Bereiche abdecken zu können. Es wird sich dabei immer um eine verhältnismässig kleine Gruppe von Objekten handeln, die auf diese Weise Eingang ins KGS-Inventar finden.

In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, ob einzelne bereits aufgenommene Spezialfälle bei einer erneuten Revision des KGS-Inventars allenfalls entfernt werden sollen. Beim Entreroches-Kanal (vgl. auch Beitrag auf S. 39–46) könnte man sich etwa auf den Standpunkt stellen, er sei analog zu anderen Wegabschnitten zu behandeln und deshalb im KGS-Inventar nicht mehr abzubilden, weil er bereits im IVS enthalten ist.

SICHERSTELLUNGSDOKUMENTATION AUCH FÜR SPEZIALFÄLLE WICHTIG

Ein weiterer wichtiger Punkt betrifft die Planung von Schutzmassnahmen für KGS-Spezialfälle. Weil etliche dieser Objekte

nicht an einen einzigen Ort gebunden, sondern beispielsweise als Verkehrsmittel in einem bestimmten geografischen Raum unterwegs sind, wird das Erstellen eines klaren Sicherheitsdispositivs erschwert. So kann es von Zeit zu Zeit immer wieder zu unerwarteten Schäden an solchen Objekten kommen.

Im November 2013 kam es etwa in einer der beiden Remisen beim Bahnhof Interlaken-Ost zu einem Vollbrand, von dem unter anderem auch drei historische Dampflokomotiven betroffen waren. Im Berner Oberländer vom 18.11.2013 äusserte sich der Verwaltungsratspräsident der Ballenberg-Dampfbahn Rollmaterial AG, Hans Peter Maurer, folgendermassen: Der Wert einer Dampflokomotive lasse sich nicht «einfach so mit Geld beziffern. Wir sprechen hier von Unikaten, die in Tausenden von Stunden Fronarbeit restauriert worden sind – entsprechend hoch ist der ideelle Wert einer solchen historischen Dampflokomotive.» Trotzdem ging er davon aus, dass die Lokomotiven auch bei einem Totalschaden wieder instand gesetzt würden. Allein für die Restaurierung der HG3/3 1068 waren 570'000 Franken budgetiert, von den zahlreichen Stunden an Fronarbeit abgesehen.

Für die technischen Bereiche ist deshalb neben dem Inventar eine gute Sicherstellungsdokumentation ein weiteres wesentliches Element. Sie enthält in der Regel Grundlagen wie Baujahr, Bauplä-



ne, bei Bahnen auch technische Streckenpläne sowie Informationen über das wirtschaftliche und politische Umfeld, über Eigentümerschaft oder über einen funktionellen Ersatz mit heutigen Mitteln. Die darin enthaltenen Baupläne können gerade auch als Grundlagen dienen, um eine möglichst originalgetreue und zeitgemässe Restaurierung zu ermöglichen.

Selbstverständlich haben auch die heute noch funktionstüchtigen und genutzten Transportmittel die geltenden Sicherheitsstandards einzuhalten. Eine zweckdienliche Sicherstellungsdokumentation sollte deshalb neben dem aktuellen Zustand auch die jeweils vorgenommenen Veränderungen und Anpassungen in den sicherheitsrelevanten Bereichen enthalten.

BERATUNG DURCH FACHSPEZIALISTEN ENTSCHEIDEND

Es wird auch in Zukunft eine anspruchsvolle Tätigkeit jeder Arbeitsgruppe sein, sich im Rahmen von weiteren Revisionen des KGS-Inventars mit Fragen über Spezialfälle zu befassen. Das entsprechende Fachwissen konzentriert sich dabei oft auf wenige, wenn nicht sogar einzelne Fachleute in der Schweiz. Wichtig ist deshalb in solchen Fällen, dass man sich auch künftig auf das spezifische Wissen von Fachexperten, wie sie in der Eidgenössischen Kommission für Kulturgüterschutz (www.admin.ch/ch/d/cf/ko/index_117.html) vertreten sind, verlassen kann.

Neben der rein wissenschaftlichen Bedeutung gilt es auch im-

mer, die Wichtigkeit und den Stellenwert solcher Denkmäler innerhalb der Bevölkerung im Auge zu behalten. Letztlich ermöglichen auch die in diesem Heft vorliegenden Beiträge zu KGS-Spezialfällen Einblicke in frühere Formen von Technik, Baukunst und Ressourcennutzung. Es geht dabei um ein Thema, das gerade auch heute oft mit dem Stichwort «Nachhaltigkeit» bezeichnet wird.

Trotz aller warnender Bilder und der Planung von Schutzmassnahmen im Hinblick auf mögliche Gefährdungen soll aber die Freude beim Betrachten, Besuchen oder beim Benutzen solcher KGS-Spezialfälle nicht zu kurz kommen. Eine grosse Faszination ist beispielsweise immer wieder offensichtlich, wenn Erwachsene und Kinder auf Dampfschiffen oder in Bergbahnen unterwegs sind. Tragen wir deshalb Sorge zu diesen auch für die Tourismusgeschichte der Schweiz bedeutenden Kulturgütern.



3 Auch die fünf heute noch auf dem Vierwaldstättersee verkehrenden Dampfschiffe gehören als Spezialfälle zu den Objekten von nationaler Bedeutung im KGS-Inventar.
Foto: © Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.

LES CAS SPÉCIAUX DE L'INVENTAIRE PBC



4 La voie de chemin de fer du Pilate (OW) est l'une des plus escarpées d'Europe. Photo: © Hans Schüpbach, Section PBC, OFFP.

Il existe un petit groupe de biens culturels que l'on ne peut classer clairement parmi les édifices, les archives, les collections ni même dans le domaine de l'archéologie. Qu'il s'agisse de témoins de l'œuvre des hommes ou des toutes premières réalisations techniques, ces objets constituent indubitablement, au vu de leur importance, des biens culturels dignes de protection. Mais où est leur place? Lors de la révision de l'Inventaire PBC de 2009, une nouvelle catégorie intitulée «cas spéciaux» a été créée pour de tels biens, elle-même subdivisée en différents domaines tels le tourisme (bateaux à vapeur, trains de montagne, ascenseur du Hammettschwand), les mines (Gonzen, Bex) ou les objets linéaires (canal d'Entreroches). Il existe toutefois des cas spéciaux uniques, telle la salle des machines de la fabrique de clous de Winterthour, digne représentante de l'histoire industrielle suisse.

Toutefois, les cas spéciaux de l'Inventaire PBC ne constituent pas une catégorie clairement définie (comme les cas spéciaux ISOS). Il s'agit plutôt d'un terme générique permettant de rassembler des objets uniques sous une même appellation. Sur la plate-forme SIG, ces objets apparaissent d'ailleurs tels qu'ils sont (bateaux à vapeur, mines, etc.). Et selon les cantons, ils sont parfois simplement classés parmi les objets dit «normaux» (p. ex. la mine de Sant'Antonio ou la station radio Monte Ceneri dans le canton du Tessin).

Lors des futures révisions de l'Inventaire PBC, il faudra aussi tenir compte de ces biens particulièrement difficiles à classer dans une catégorie bien définie et qui risquent ce fait de passer à la trappe. Il se peut que certains objets isolés soient supprimés de l'inventaire alors que d'autres y entreront (comme les avions historiques).

Dans tous les cas, l'avis d'experts, par exemple la Commission fédérale de la protection des biens culturels (www.admin.ch/ch/f/cf/ko/index_117.html), reste indispensable.

PERCHÉ PREVEDERE

DEI CASI SPECIALI NELL'INVENTARIO PBC?

Ci sono alcuni tipi di beni culturali che non sono ascrivibili né alla categoria delle costruzioni, né a quella degli archivi e delle collezioni, e neppure a quella dell'archeologia. Sono testimonianze dell'opera dell'uomo nel corso dei secoli o di innovazioni tecnologiche straordinarie, e sono quindi sicuramente da annoverare tra i beni culturali degni di protezione. Ma in che categoria classificarli? Nell'ambito della revisione dell'Inventario PBC del 2009, per questi oggetti è stata creata la categoria «casi speciali». Si tratta di oggetti che si possono suddividere grossolanamente nei settori: turismo (piroscafi, ferrovie di montagna, Hammettschwandlift), miniere (Gonzen, Bex), e oggetti lineari (Canal d'Entreroches). Tuttavia anche all'interno di queste categorie esistono ancora singoli casi «speciali», come ad esempio il parco macchine della fabbrica di chiodi di Winterthur, una testimonianza importante della storia industriale svizzera.

I casi speciali dell'Inventario PBC non costituiscono quindi una categoria ben definita (come è il caso ad esempio per l'inventario ISOS), ma piuttosto un ausilio di catalogazione supplementare. Nella piattaforma SIG questi oggetti sono pertanto rappresentati per quello che sono (piroscafi, miniere, ecc.). In alcuni cantoni vengono semplicemente elencati assieme agli altri monumenti storici (per es. in Ticino l'antica miniera di Sant'Antonino o la Stazione Radio Monte Ceneri).



Anche in occasione delle prossime revisioni dell'Inventario si potrebbe essere confrontati con oggetti che non sono chiaramente ascrivibili a una determinata categoria e che rischiano quindi di cadere tra le maglie della catalogazione. Potrebbe allora capitare che alcuni oggetti vengano cancellati dall'Inventario, oppure, alla stessa stregua, che ne vengano inseriti altri (ad esempio gli aerei storici).

In questi casi è quindi importante potersi avvalere delle conoscenze di esperti, così come sono rappresentati nella Commissione federale per la protezione dei beni culturali (www.admin.ch/ch/i/cf/ko/index_117.html).

⁵ La miniera di Gonzen (SG) è una delle più importanti testimonianze dell'attività mineraria in Svizzera. Foto: © Associazione «Pro Gonzenbergwerk», Sargans.

SPECIAL CASES

IN THE SWISS PCP INVENTORY

There is a select group of cultural objects which cannot be clearly categorised as buildings, archives/collections or archaeological artefacts. They are examples of past human achievements or early feats of engineering, and, as such, should rightfully be considered as cultural property worthy of protection. But how do you classify such objects? During the 2009 revision of the Swiss PCP Inventory, the umbrella term “special cases” was devised. Cultural property classified in this category fall into various sub-categories, such as tourism (steamboats, mountain railways, Ham-metschwand lift), mines (Gonzen, Bex) and linear objects (Canal d'Entreroches). Nonetheless, there are also “special” isolated cases such as the machinery from the nail factory in Winterthur, which are relics of Switzerland's industrial history.

Unlike for the Federal Inventory of Swiss Heritage Sites (ISOS), “special cases” in the PCP Inven-

tory does not constitute a clearly defined category, but serves more as a methodological tool. This means that they appear on the GIS platform precisely as they are (steamboats, mines etc.), and are classified simply as “normal” historic monuments depending on the canton (e. g. the former mine of Sant'Antonio or the Monte Ceneri radio station in the canton of Ticino).

Future revisions of the PCP Inventory will have to contend with objects that defy precise classification and therefore run the danger of falling through the existing methodological safety net. Some objects may be removed from the inventory, while new ones, such as historically important aircraft, may be added.

For this reason, it is vital that we can continue to rely on the input and knowledge of the Federal Commission for the Protection of Cultural Property, as well as other experts in this field.

LES BATEAUX BELLE ÉPOQUE DU LÉMAN

ENTRE BIENS CULTURELS ET MOYENS DE TRANSPORT

*« Cette flotte...fournit une des expériences les plus élégantes de la vie européenne, nous replongeant dans la sérénité de temps moins frénétiques... »
(Communiqué de presse d'Europa Nostra, 20 mars 2014)*



Yves de Siebenthal, ingénieur EPFL, directeur de la direction Environnement de SIG (Services industriels de Genève) et co-fondateur, en 2002, de l'Association des Amis des Bateaux à Vapeur du Léman (ABVL). Participe activement à la recherche de fonds et à la mobilisation de la population en faveur de la sauvegarde des huit derniers bateaux à roues à aubes en service sur le Léman et représente l'ABVL au Conseil d'administration de la Compagnie Générale de Navigation (CGN) sur le Lac Léman. Passionné par les bateaux historiques, navigue depuis 1976 sur la barque à voiles latines Neptune dont il est un des patrons bénévoles.

Construits par Sulzer Frères Winterthur entre 1904 et 1927, les huit bateaux Belle Epoque de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman existant encore ont été classés monuments historiques le 9 juin 2011. Cinq d'entre eux sont encore propulsés par une machine à vapeur dont quatre sont d'origine, et tous possèdent leur salon aux fines boiseries début de siècle. Ces bateaux sont les témoins de l'époque où la riche clientèle étrangère, têtes couronnées, noblesse et grands bourgeois, venait profiter des palaces de la riviéra vaudoise, et de l'âge d'or de l'industrie lourde suisse.

Cent ans plus tard, ces bateaux naviguent toujours en service horaire. Certains viennent d'être rénovés, d'autres sont arrêtés en attendant de pouvoir l'être: le maintien de cette flotte historique représente un double défi technique et financier, l'un ne pouvant être relevé sans le secours de l'autre, sans le soutien des pouvoirs publics et de milliers de donateurs réguliers.

Biens culturels par leur histoire, par l'histoire de ceux qui les ont construits et par les machines et les aménagements qu'ils contiennent encore, les huit bateaux Belle Epoque de la Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman naviguent toujours à l'horaire d'un XXI^e siècle où l'électricité et l'ordinateur ont remplacé la vapeur et le charbon. Ce sont indubitablement, au travers de

cette évolution et parce qu'ils sont encore utilisés comme au premier jour, des cas spéciaux de l'inventaire des biens culturels protégés.

LES ORIGINES

Destinations privilégiées de l'élite européenne du début du XX^e siècle, les lacs suisses ont vu se développer, avant la grande guerre, une importante et luxueuse flotte de bateaux à vapeur à roues. Aristocratie et grande bourgeoisie retrouvent alors à leur bord les salons aux boiseries et aux tapisseries qui ornent leurs demeures et les palaces qu'elles fréquentent. La maîtrise technique des deux constructeurs nationaux Sulzer Frères et Escher Wyss place ces navires au niveau des meilleurs paquebots de leur temps. Pourtant, dans la vision de progrès ininterrompu de la société d'alors, ce ne sont que des moyens de transport que d'autres, plus modernes, viendront bientôt remplacer: les guerres et les crises économiques du siècle vont en décider autrement, nous permettant, cent ans plus tard, de profiter encore au quotidien de monuments historiques techniques uniques au monde.

UN DESTIN AGITÉ

Sulzer Frères construit pour la CGN, de 1896 à 1915, dix bateaux à roues à vapeur de 1'000 à 1'600 passagers. Deux unités suivront encore en 1926 et 1927. Cette flotte est unique au monde par l'homo-



1 *La Suisse, 1910, rénovée en 2009.*
Photo: © Yves de Siebenthal.

généité technique et esthétique que lui donne Gunnar Hammershaimb, l'ingénieur naval du constructeur. La cadence des lancements est telle que les livraisons à d'autres lacs ne peuvent toutes être honorées à temps. Nul n' imagine alors que ces bateaux, construits pour durer quelques dizaines d'années, embelliront toujours le paysage lémanique cent ans plus tard.

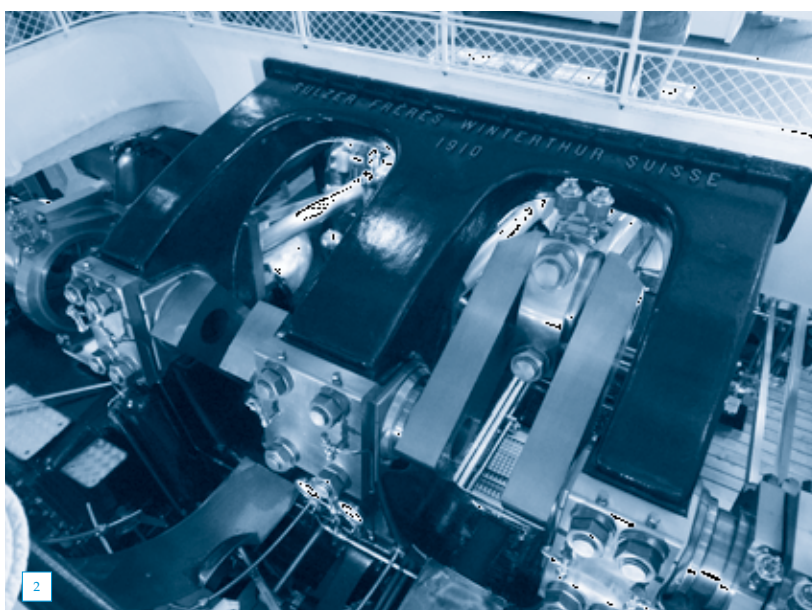
Il s'en est pourtant fallu de peu que tous ces bâtiments disparaissent. La première guerre mondiale, qui voit le capital actions de la CGN passer de 42 à 16.5 millions de francs (en francs actualisés) et la riche clientèle faire place au tourisme de masse, donne un sérieux coup d'arrêt aux constructions d'avant-guerre. Le *Simplon*, lancé en 1915, n'est achevé qu'en 1920. L'*Helvétie* et le *Rhône*, 1926 et 1927, ne connaîtront que trois ou quatre années de succès avant la grande dépression. La survie même de la CGN est en cause et les bateaux, dans ce contexte, sont des centres de coûts plus que des biens culturels. Les décorations de proues et de poupes sculptées,

comme les lustres en bronze des salons, disparaissent dès les années 1920. Quant à la vapeur, elle s'efface progressivement avec l'apparition, en 1934, de la propulsion diesel-électrique qui fait passer l'équipe machine de 5 à 1 et réduit par 4 ou 5 la consommation de combustible.

C'est ainsi que, tout au long du siècle, quatre bateaux sont démolis, six machines à vapeur cèdent leur place au moteur diesel, et l'ensemble des unités restantes perd peu à peu son esthétique. Les moyens manquent. On entretient au meilleur marché, on sup-

prime tout ce qui coûte: les huit bateaux Belle Epoque de la CGN qui atteignent l'an 2000 n'ont plus grand chose du luxe de leur lancement. Leur usure et leur inadaptation aux techniques modernes met en cause leur existence même. Paradoxalement, ce manque de moyens, en empêchant la construction d'unités neuves, a favorisé l'utilisation intensive des bateaux Belle Epoque

2 *La Suisse, 1910: la machine à vapeur.* Photo: © Yves de Siebenthal.





3 La Suisse, 1910: salon de 1^{ère} classe.
Photo: © Yves de Siebenthal.

et a empêché leur démolition. Le regard des habitants de la région, qui distingue de plus en plus le monument historique derrière le bateau utilitaire mal rénové, va transformer ces vieux navires en biens culturels dignes d'être sauvés.

DÉGRADATION, DISPARITIONS

Les motorisations successives du *Genève* (1896, en 1934), du *Lausanne* (1900, en 1949), du *Vevey* (1907, en 1955), de l'*Italie* (1908, en 1957), du *Montreux* (1904, en 1961) et de l'*Helvétie* (1926, en 1977) n'ont, malgré la perte irrémédiable des machines à vapeur, rencontré aucune opposition. La CGN devait rationaliser son exploitation, la chaudière à charbon évoquait le passé: le progrès devait s'imposer et les bateaux à roues faisaient partie d'une histoire qu'il fallait remplacer. De même, les modernisations éhontées entreprises des années 1960–1970 n'ont rencontré aucune résistance. C'est ainsi qu'on verra disparaître tout le décor intérieur et une partie de la silhouette du *Montreux* (1904, en 1961), l'entrée centrale et les buffets des salons du *Rhône* (1927, en 1969), de *La Suisse* (1910, en 1971) et de l'*Helvétie* (1926, en 1977), les petits salons de l'*Italie* et du *Rhône*, et presque l'entier du salon du *Savoie* (1914,

en 1967). Miraculeusement, les salons du *Vevey* (1907) et du *Simplon* (1915–1920), vont subsister dans leur intégralité.

Quant aux démolitions, l'arrêt du *Général Dufour* en 1966 avait bien provoqué la mobilisation de quelques passionnés mais, faute de moyens et, surtout d'intérêt de la population et des autorités, ils n'étaient pas arrivés à leurs fins. Il faudra attendre la démolition du *Valais* (1913, hors service depuis 1962) en 2003 pour que, après la vente du *Genève* (1896, en 1974) et la démolition du *Général Dufour* (1905, en 1976) et du *Lausanne* (1900, en 1978), un véritable mouvement d'opposition voie le jour. Impuissant lui aussi à sauver son protégé, il pourra empêcher le *Valais* de disparaître à son tour. Pourtant, le bateau avait été mis à l'inventaire des monuments historiques du canton de Vaud en 1999 comme ses semblables... Levée sans difficultés au titre du peu de substance historique restant à bord, cette protection s'était avérée toute théorique.

CLASSEMENT DES SURVIVANTS

Dans ce contexte, le classement des huit bateaux Belle Epoque de la CGN par le canton de Vaud, le 9 juin 2011, a constitué une avancée inespérée et exceptionnelle:

pour la première fois en Suisse, une flotte entière de bateau historiques était reconnue digne d'être conservée pour les générations suivantes, et ce non en tant que musée mais en tant qu'ensemble de bateaux naviguant en service horaire et accessibles à tous. Ce jour là, les huit bateaux Belle Epoque de la CGN sont devenus d'authentiques biens culturels.

Le classement a apporté à la flotte Belle Epoque la garantie d'avenir qui lui manquait. Il ne résout cependant pas les problèmes auxquels doivent faire face sa propriétaire, la CGN, et tous ceux qui la soutiennent dans ses efforts de conservation: financement des rénovations, financement de l'exploitation, adaptation des bateaux à l'état de la technique restent des défis permanents et de taille.

DÉFIS TECHNIQUES

Reflets des connaissances techniques de leur temps, les bateaux Belle Epoque étaient, à leur mise en service, sommairement équipés. La machine à vapeur à pistons avait atteint, avant la guerre de 1914, son apogée, mais elle constituait, avec les chaudières, les roues à palettes articulées et quelques auxiliaires dont une dynamo alimentant quelques ampoules, les seuls éléments sophistiqués du bord. Tout le reste était simple, gouvernail à bras manœuvré au moyen d'une grande roue en bois, fourneau des cuisines à charbon, glacière à pains de glace. La navigation re-



4 Rénovation du Vevey (1907), 2012, remplacement de bordés à la poupe. Photo: © Yves de Siebenthal.

posait sur le seul compas magnétique et le panache épais produit par la combustion du charbon ne choquait encore personne...

Le défi de maintenir en service des bateaux Belle Epoque tient en ce siècle passé du charbon à l'ordinateur de poche, en la nécessité de conserver la substance historique d'un bateau où la barre est désormais motorisée, le compas a fait place au GPS, au radar et à l'indicateur de giration, où éclairage, ventilation et chauffe à mazout sont pilotés par ordinateur à écran tactile, où l'eau est potabilisée par osmose, et où les eaux usées sont stockées pour être déchargées, à terre, dans le réseau d'épuration. Comment installer à bord, là où il n'y avait que deux chaloupes et quelques

6 Vevey, 1907, en 2013 après rénovation: la grande fenêtre de la timonerie imposée par la réglementation. Photo: © Yves de Siebenthal.



bouées, des radeaux gonflables et des gilets de sauvetage pour chaque passager? Comment rénover un salon en n'utilisant que des tissus et des vernis ininflammables? Comment respecter les normes de protection de l'air et des eaux?

Les bateaux Belle Epoque n'auraient pas le succès qu'ils connaissent encore si leurs aménagements étaient restés dans leur état d'origine. Le confort des maisons, au début du XX^e siècle, était plus rudimentaire qu'aujourd'hui. Les gens étaient plus petits... Les attentes du passager moderne doivent être intégrées dans la rénovation des bateaux et si il n'est pas possible de rehausser les tables et les chaises des salons, il est en revanche devenu incontournable de vitrer les ponts

5 Vevey, 1907, remis en service en 2013: une motorisation ultra moderne. Photo: © Yves de Siebenthal.



supérieurs, de chauffer tous les locaux, de les éclairer brillamment et d'installer des prises électriques pour recharger ordinateurs et téléphones.

Tous ces progrès se traduisent par l'embarquement d'un nombreux matériel: les bateaux se sont, en un siècle, considérablement alourdis, diminuant d'autant leur capacité de transport. Cet aspect n'est, cependant, plus une contrainte car plus personne n'accepterait, de nos jours, de voyager debout et serré comme le faisaient nos arrière grands-parents.

DÉFIS RÉGLEMENTAIRES

L'évolution et l'augmentation de la réglementation constitue un autre défi majeur de la conservation des bateaux Belle Epoque. Chacun peut s'en convaincre en comparant la fine élégance d'un bateau historique et la lourdeur d'un bateau moderne: les normes de construction ont changé. Leur respect implique des compromis avec l'authenticité historique, et plus souvent encore de profondes modifications peu visibles du public. Le coût de ces adaptations s'additionne, bien sûr, à celui d'une simple rénovation «à l'identique» qui condamnerait le bateau à rester à quai comme musée.

7 Vevey, 1907: état des chaises du salon de 1^{re} classe avant et après rénovation en 2013. Photo: © Yves de Siebenthal.



DÉFIS FINANCIERS, DÉFIS D'AVENIR

Aussi le financement des bateaux Belle Epoque reste-t-il la question principale à laquelle doit répondre la CGN. Comme tout propriétaire de biens culturels classés, elle reste seule responsable de trouver les moyens de rénover ses huit bateaux centenaires, de les entretenir, et de les faire naviguer. Elle l'a fait par le passé en remplaçant la machine à vapeur par la propulsion diesel-électrique puis, lorsque le mazout lourd était encore bon marché, en renouvelant des chaudières en limite d'âge. Il y a quinze ans, le grand âge de la flotte a failli causer la disparition des bateaux Belle Epoque du Léman (une rénovation coûte entre 13 et 15 millions de francs et les coûts d'exploitation d'un vapeur ne peuvent être comparés à ceux d'une vedette moderne).

Sans l'appui des 22'000 donateurs de l'ABVL, qui a remis à la CGN plus de 20 millions de francs en

dix ans, sans les commandes annuelles de prestations des cantons riverains (8 millions annuels en moyenne), sans le financement par ces mêmes cantons des rénovations du *Montreux*, du *Savoie* et du *Vevey* (40 millions au total), il n'y aurait probablement plus ou plus qu'un ou deux bateaux Belle Epoque sur le Léman.

Ainsi, ce cas spécial de l'inventaire PBC qu'est la flotte Belle Epoque du Léman existe désormais grâce à l'attachement de ses admirateurs, de ses passagers, des pouvoirs publics et des donateurs privés. Merci à eux et bienvenue, pendant longtemps encore, à bord des huit bateaux Belle Epoque de la Compagnie Générale de Navigation !

DIE GENFERSEE- SCHIFFE AUS DER ZEIT DER BELLE ÉPOQUE

Die heute noch auf dem Genfersee verkehrenden acht Schiffe der «Compagnie Générale de Navigation (CGN)» aus der Belle Epoque wurden am 9. Juni 2011 offiziell als «monuments historiques» klassiert. Sie waren zwischen 1904 und 1927 durch die Gebrüder Sulzer in Winterthur gebaut worden. Fünf von ihnen werden durch eine Dampfmaschine angetrieben (bei vier Schiffen handelt es sich dabei noch um das Original). Alle Fahrzeuge besitzen einen Salon mit feinen Holzarbeiten aus der Anfangszeit des 20. Jahrhunderts. Diese Schiffe sind Zeugen einer Zeit, in welcher eine reiche Kundschaft aus dem Ausland – gekrönte Häupter, Adel und Grossbürgertum – an die Ufer der waadtländischen Riviera kam. Zugleich stehen sie auch als Beispiele für Erzeugnisse aus der goldene Aera der Schwerindustrie in der Schweiz.

100 Jahre später verkehren diese Schiffe nach wie vor nach Fahrplan. Einige von ihnen wurden eben erst renoviert, andere werden dies demnächst erleben. Der Unterhalt dieser historischen Flotte stellt eine doppelte Herausforderung dar, sowohl in technischer wie auch in finanzieller Hinsicht. Das eine kann ohne das andere nicht realisiert werden; deshalb braucht es die regelmässige Unterstützung durch öffentliche Mittel und durch Tausende von Spenden.

Als Kulturgut aufgrund ihrer eigenen Geschichte, aufgrund der Geschichte jener, die sie erbaut

FLOTTA BELLE ÉPOQUE DEL LEMANO

haben, sowie dank der Maschinen und der Ausstattung, die sie heute noch besitzen, stehen diese acht Belle Époque-Schiffe der CGN auch im 21. Jahrhundert noch in Betrieb, in einer Zeit, in der Elektrizität und Computer den Dampf und die Kohle schon längst ersetzt haben.

Aufgrund dieser Entwicklung und der Tatsache, dass sie noch wie früher benutzt werden, gelten diese Schiffe zweifellos zu- recht als Spezialfälle innerhalb des Kulturgüterschutzinventars.

Gli otto battelli Belle Époque di proprietà della «Compagnie Générale de Navigation (CGN)», costruiti dai fratelli Sulzer a Winterthur tra il 1904 e il 1927 e ancora in servizio sul Lemano, sono stati ufficialmente classificati come «monumenti storici» il 9 giugno 2011. Cinque di loro sono ancora azionati da un motore a vapore, di cui solo uno non è più originale. Tutti i battelli dispongono di un ampio salone con sontuose decorazioni in legno d'inizio secolo. Sono testimonianze di un'epoca in cui la ricca clientela estera (teste coronate, nobili e membri dell'alta borghesia) venivano in villeggiatura sulla riviera vodese, e sono al contempo un esempio dell'età d'oro dell'industria pesante svizzera.

Cent'anni più tardi, questi battelli sono ancora in servizio. Alcuni sono stati restaurati da poco, altri

sono fermi in attesa di esserlo a breve. La manutenzione di questa flotta storica costituisce una doppia sfida, di carattere tecnico e finanziario, la prima essendo strettamente vincolata alla seconda poiché dipendente dal sostegno della mano pubblica e delle migliaia di donatori.

Beni culturali a tutti gli effetti per la loro storia e quella dei loro costruttori e per le loro macchine e i loro arredi, gli otto battelli Belle Époque della CGN navigano ancora sul Lemano in un'epoca in cui l'elettricità e i computer hanno soppiantato il vapore e il carbone.

Considerata questa evoluzione e il fatto che vengono ancora utilizzati come il primo giorno, questi battelli rientrano a ragione nei casi speciali dell'inventario della protezione beni culturali.

SCHIFFE ALS SPEZIALFÄLLE IM KGS-INVENTAR 2009

von nationaler Bedeutung (A-Objekt)

Genfersee: Schiffe der CGN: La Suisse (1910), Savoie (1914), Simplan (1920), Rhône (1927);

Thunersee: Dampfschiff Blüemlisalp (1906);

Vierwaldstättersee: Dampfschiffe der SGV: Uri (1901), Unterwalden (1902), Schiller (1906), Gallia (1913), Stadt Luzern (1928);

Zürichsee: Raddampfer Stadt Zürich (1909), Stadt Rapperswil (1914).

von regionaler Bedeutung (B-Objekt)

Genfersee: Barque Vaudoise. Schiffe der CGN: Montreux, Vevey, Helvétie, Italie;

Vierwaldstättersee: Dampfschiff der SGV: Wilhelm Tell (1908; jetzt See-Restaurant);

Zürich, Greifensee: Schraubendampfer Greif (1895).

LAKE GENEVA'S

BELLE EPOQUE FLEET

The eight Belle Epoque ships belonging to the "Compagnie Générale de Navigation (CGN)" were officially classified as "historic monuments" on 9 June 2011. Built between 1904 and 1927 by the Sulzer Brothers in Winterthur, the fleet has five paddle steamers, four of which still have their original engine. Each of the eight vessels has an opulent lounge featuring stunning carpentry work that dates from the early 20th century.

The fleet bears witness to an era when wealthy foreigners – crowned heads of state, aristocrats and members of the upper middle class – flocked to the Swiss Riviera. They are also outstanding examples from the heyday of heavy industry in Switzerland.

100 years later, the flotilla is still a going concern. Some of the vessels have already undergone renovation work, while the restoration of the remaining boats will begin in the very near future. The maintenance of this historic fleet is extremely difficult, both technically and financially. As a result, the preservation of these vessels relies on regular injections of public funds and thousands of donations.

Thanks to their own history and the history of those who built them, the CGN's eight-ship Belle Epoque fleet, with their machinery and original décor, has rightly earned its place on the Swiss Inventory of Cultural Property worthy of protection. The fact that they are still operating over 100 years later, at a time when steam and coal have long been supplanted by electricity and computers, makes these boats all the more remarkable.

DIE DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE: EIN PIONIERWERK



Mit einem grossen Fest wurden vom 15. bis 17. August 2014 im Obergoms die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) abgeschlossen. Rund 10'000 Gäste konnten während der drei Tage begrüsst werden – das zeigt die Faszination, die auch heute noch von diesem nostalgischen Verkehrsmittel ausgeht. Die DFB ist eine der wenigen Bahnstrecken, die unter den «Spezialfällen» Eingang ins KGS-Inventar 2009 gefunden hat.

Der nachfolgende Beitrag zeichnet die Geschichte der Bahnverbindung auf, zeigt aber auch deutlich, unter welchen Gefahren und finanziellen Herausforderungen Betrieb und Unterhalt Jahr für Jahr gewährleistet werden müssen.

* Die hier abgedruckten Medientexte und das Bildmaterial stammen von der Website www.dfb.ch

BAHN-OBJEKTE ALS SPEZIALFÄLLE VON NATIONALER BEDEUTUNG IM KGS-INVENTAR 2009

BE: Jungfraubahnen;
OW: Pilatusbahn mit Talstation (1891);
SZ: Hochperron der Rigibahn, Arth-Goldau;
VS: Furkabahn (Adhäsions-/Zahnradbahn).

Bemerkung:

Das Welterbe-Objekt «Rhätische Bahn» (GR) hat nicht in seiner Gesamtheit Eingang ins KGS-Inventar gefunden, sondern lediglich in Form einiger Einzelbauten wie dem Langwieser-Viadukt oder dem Schmittenobel-Landwasser-Viadukt.

ZUR GESCHICHTE VON 1914–2014

Im Jahr 1914 erreichten die ersten Dampfzüge der Bahngesellschaft Brig-Furka-Disentis (BFD) vom Wallis her die Hotelsiedlung Gletsch. Die neue Gesellschaft Furka-Oberalp-Bahn (FO) verlängerte die Strecke 1926 bis Disentis und stellte damit den Anschluss ans Netz der Rhätischen Bahn (RhB) her. Seit 1942 ist die hochalpine Strecke elektrifiziert. Auf der Furka-Bergstrecke wurde die Fahrleitung nach der Stilllegung 1981 entfernt.

Ob mit Dampf oder Strom – die Bergstrecke zwischen Oberwald und Realp konnte wegen der extremen Klimabedingungen nur während des Sommers betrieben werden. Die FO baute deshalb den Basistunnel und nahm ihn 1982 in Betrieb. Die alte Bergstrecke sollte abgebrochen werden.

Eisenbahn-Begeisterte wollten den Abbruch jedoch nicht zulassen und gründeten 1983 den Verein Furka-Bergstrecke (VFB). Mit bescheidenen Mitteln wurde begonnen, Bahnanlagen und Rollmaterial instand zu stellen. 1990 gelang es sogar, die von der FO 1947 nach Vietnam verkauften Dampflokomotiven zurückzuholen und schliesslich wieder betriebsfähig zu machen.

Die Wiedereröffnung der Bergstrecke erfolgte in Etappen von Realp her: 1992 bis Tiefenbach, 1993 bis Furka und 2000 durch den Scheiteltunnel zu den Sta-



tionen Muttbach-Belvédère und Gletsch. Der Anschluss an die Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) in Oberwald ist nun wieder hergestellt. Dadurch können nicht nur Dampfzüge auf der historischen Strecke des Glacier Express, sondern auch Kurzverbindungen zwischen Oberwald und Gletsch angeboten werden.

UNTERHALT VON STRECKE UND BAUTEN

Die DFB-Strecke ist Lawinen, Felsstürzen, Murgängen, Hochwassern und extremen Frosteinflüssen ausgesetzt. In diesem Rahmen muss der Unterhalt einen sicheren Bahnbetrieb und den Werterhalt der Anlagen gewährleisten.

Der Unterhalt erstreckt sich einschliesslich der Planung über das ganze Jahr. Im Mai sind um die 100'000 Kubikmeter Schnee bei Höhen von bis zu 18 Metern zu räumen. Danach werden Schäden

behooben. Während der Betriebszeit wird der systematische Unterhalt auf der Strecke ausgeführt. Schliesslich gilt es im Frühjahr jeweils aufgestellte Steffenbachbrücke zu demontieren sowie an Tunneln, Gebäuden, Wasserfassungen und weiteren neuralgischen Stellen verschiedenste Winter-Schutzmassnahmen zu treffen. Weil die Bahn nur von Juni bis Oktober betrieben wird, nimmt das Bundesamt für Verkehr (BAV) vor jedem Saisonbeginn Kontrollen vor und erteilt anschliessend eine Betriebsbewilligung.

In einem Risikoplan sind Gefahren wie Felsabbruch, Unterspülung, Absenkung, Rutschung und Wassereinbruch mit den entsprechenden Massnahmen erfasst. Die Planung ist in tägliche, kurz-, mittel- und langfristige Aufgaben gegliedert.

Der Unterhalt der Bergstrecke erfordert jährlich rund 16'500 Frondienst-Stunden, die mit etwa

Fr. 490'000.– zu veranschlagen sind. Mit 4'950 Stunden haben Schneerräumung und Wintermassnahmen daran den grössten Anteil, gefolgt vom Unterhalt von Strecke und Kunstbauten.

Der DFB-Bauabteilung ist auch der Unterhalt der Depotgebäude in Realp und Gletsch mit Ver- und Entsorgung sowie die Pflege der Stations- und Sicherungseinrichtungen anvertraut. Sie sucht und erwirbt günstig Schienen, Weichen, Schwellen und weiteres Material, das aufgearbeitet und sicher wieder eingesetzt werden kann.

FRONDIENST: ERFORDERNIS UND ERLEBNIS

Der Betrieb der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist nur möglich dank grosser Frondienstleistungen, die auf allen Stufen erbracht werden. Dabei ist zu beachten, dass die DFB vom Bundesamt für Verkehr bezüglich Sicherheits-

TRÄGERSCHAFT DER DAMPFBAHN

Die Trägerschaft der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist nach Aufgaben und Zuständigkeiten klar gegliedert.

Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)

Die Stiftung sichert das Kulturgut und ist für die Finanzierung der Investitionen verantwortlich. Sie wird von einem Stiftungsrat geleitet. Die Verbindung zur strategischen Führung der DFB AG ist durch die Einsitznahme eines Mitgliedes des Verwaltungsrates gewährleistet.

Ein Beirat vereint Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens, die sich mit den Stiftungszielen identifizieren und nach aussen als Sympathieträger, Verbindungsleute und Netzwerker wirken.

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)

Dem Verein obliegt die Verbindung zu den rund 7'500 Mitgliedern. Er ist in zwölf schweizerische und elf ausländische Sektionen gegliedert. Der Verein unterstützt die Dampfbahn Furka-Bergstrecke durch regelmässige Zahlungen aus Beiträgen von Mitgliedern und Spenden sowie durch freiwillige Leistungen im Rahmen des Frondienstes.

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Die Aktiengesellschaft DFB AG als Konzessionsträgerin verfügt über ein Aktienkapital von 12,5 Millionen Franken, das rund 12'000 Aktionäre einbezahlt haben.

Der Verwaltungsrat betreut die strategischen Aufgaben, während die von ihm beauftragte Geschäftsleitung für die operationellen Belange verantwortlich zeichnet.

1 Bild links, S. 26: Zwei Dampfbahnen bei Muttbach-Belvédère.
Foto: © DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

2 Bild unten: Der Bahnhof Gletsch mitten in der alpinen Landschaft.
Foto: © DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke.



2



3 Bild oben: Etliche Kunstbauten wie hier die Wylerbrücke bei Realp sind Bestandteil der Strecke und benötigen entsprechenden Unterhalt. Foto: © DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Ausbildungs-, Organisations- und Finanznachweis gleich behandelt wird wie andere Bahnen.

Fronddienst wird geleistet von acht Verwaltungsrats- und sieben Geschäftsleitungsmitgliedern sowie rund 170 ständig Mitarbeitenden. Dazu kommen 400 bis 600 Fronddienstleute des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB), die in wechselnder Zusammensetzung arbeiten. Die «Fronis» stammen aus der Schweiz, Deutschland, Holland, Belgien und Frankreich. Sie leisten jährlich insgesamt rund 36'000 Arbeitsstunden.

Fronddienst gibt es in allen bahntechnischen und fahrdienstlichen Bereichen, bei Bau und Unterhalt, Marketing und Werbung, Aufarbeitung, Wartung und Unterhalt von Lokomotiven und Wagen, Gästebetreuung und Kantinenbetrieb. Fronddienstleistende verzichten auf Lohn, sind zuverlässig und bereit zu Aus- und Weiterbildung.

DFB-Kaderleute leiten die VFB-Arbeitswochen, führen neue Leute ein und entscheiden bezüglich Weiterbildung und Beförderung der Fronddienstleistenden.

Geboten wird den Fronddienstleuten Unterkunft und Verpflegung. Kaderleute haben eine geringe Spesenentschädigung. Die Mitarbeit ermöglicht Erfolgs- und Misserfolgserlebnisse, bietet Abwechslung zum Berufsleben und erlaubt den Erwerb von Führungs- und Organisationserfahrung. Arbeitszeugnis und Weiterbildungsbescheinigung des «Forums für Freiwilligenarbeit CH» sind wertvolle Dokumente bei beruflichen Bewerbungen.

Kameradschaft, Bahn- und Bergenerlebnis und die Genugtuung, wertvolles Kulturgut zu bewahren, sind für «Fronis» genügend Gründe, um immer wieder an die Furka zu kommen.

TRAIN À VAPEUR DE LA FURKA: UNE ŒUVRE DE PIONNIER

Une fête de trois jours a été organisée mi-août 2014 à l'occasion des 100 ans de la ligne sommitale de la Furka. Cette voie ferrée est une des rares à avoir été inscrite dans les cas spéciaux de l'Inventaire PBC 2009.

L'article présente l'histoire de la ligne ferroviaire, les risques liés à son exploitation et son entretien et les difficultés financières que cela implique. Sans oublier le travail des bénévoles, sans qui rien ne serait possible.

En 1914, un premier tronçon permettait d'atteindre Gletsch du côté valaisan, avant d'être prolongé jusqu'à Disentis en 1926. Une connexion était ainsi établie avec le réseau des Chemins de fer rhétiques.

La ligne a été électrifiée en 1942 et l'ancienne ligne sommitale a été supprimée après la mise en service du tunnel de base en 1982. Regrettant cette décision, quelques passionnés fondèrent en 1983 l'Association de la ligne sommitale de la Furka. Avec de modestes moyens, ils se sont attelés à la remise en état des gares et trains afin de rouvrir la ligne depuis Realp.

4 Le train à vapeur près du viaduc de Steinstafel. Photo: © DFB, Dampfbahn Furka-Bergstrecke.



IL TRENO A VAPORE DEL FURKA: UN'OPERA PIONIERISTICA

A metà agosto del 2014 si sono concluse con una festa di tre giorni le celebrazioni per il centenario della ferrovia a vapore del Furka (DFB). Questa linea ferroviaria è una delle poche ad essere iscritta come «caso speciale» nell'Inventario PBC 2009.

L'articolo presenta la storia della linea, ma anche i rischi e le difficoltà finanziarie legate al suo esercizio e alla sua manutenzione. Senza dimenticare il lavoro dei volontari, senza il quale la ferrovia sarebbe sicuramente scomparsa.

Nel 1914, l'apertura della prima tratta sul lato vallesano permise ai treni a vapore di raggiungere il complesso alberghiero di Gletsch. Nel 1926 la tratta fu prolungata fino a Disentis, stabilendo così un collegamento con la ferrovia retica.

Nel 1942 fu elettrificata, e dopo l'entrata in funzione della galleria di base nel 1982 avrebbe dovuto essere smantellata. Tuttavia, nel 1983 un gruppo di appassionati ha fondato l'Associazione tratta montana del Furka (VFB) nell'intento di mantenere in funzione la ferrovia. Con mezzi modesti hanno iniziato a ripristinare gli impianti ferroviari e il materiale rotabile, per riuscire infine, in varie tappe, a rimettere in funzione la tratta montana da Realp.

FURKA COGWHEEL STEAM RAILWAY (DFB): A PIONEERING FEAT OF ENGINEERING

In mid-August 2014, three days of festivities were held to celebrate the 100th anniversary of the Furka Cogwheel Steam Railway (DFB). It is one of the few railway lines classified as a “special case” in the 2009 PCP Inventory.

The article outlines the history of this rail link, while highlighting the risks and financial challenges of operating and maintaining this historic railway. Without the tireless efforts of a team of dedicated volunteers, the survival of the DFB would simply not be possible.

After the first steam trains had travelled from Valais to the

Gletsch hotel complex in 1914, the line was extended to Disentis (1926) to connect with the Rhaetian Railway network (RhB). The high-altitude alpine railway line was then electrified in 1942. The opening of the base tunnel (1982) meant that the days of the old mountain line were numbered. However, railway enthusiasts joined forces to ensure the continued survival of the DFB and founded the Verein Furka-Bergstrecke (VFB) in 1983. Although the means at their disposal were modest, the association slowly began to reinstate the track installations and rolling stock and eventually the alpine railway line from Realp was re-opened.

SBB HISTORIC: ARCHIV, SAMMLUNGEN UND BIBLIOTHEK ZUR SCHWEIZER BAHNGESCHICHTE



*Martin Cordes.
Leiter Archive
SBB Historic.*



*Barbara
Habermacher.
Stellvertretende
Leiterin Sammlungen/Bibliothek
SBB Historic.*

Die Schweizer Bahngeschichte ist ein zentraler Teil der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte unseres Landes. Die Stiftung Historisches Erbe der SBB – kurz SBB Historic – ist eine Stiftung der SBB und seit 2001 verantwortlich für das Sammeln, Erhalten, Dokumentieren und Archivieren der Zeitzeugen der Schweizer Eisenbahngeschichte. SBB Historic hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Bahngeschichte in all ihren Facetten für die Öffentlichkeit erlebbar zu machen.

Als die SBB 2001 die «Stiftung Historisches Erbe der SBB» ins Leben rief, konnte sie die neue Stiftung aus einem umfangreichen Fundus mit teils einmaligem historischem Material ausstatten.

So übernahm SBB Historic als Stiftungsgut die historischen Archive der SBB Generaldirektion und der ehemaligen Kreisdirektionen, die Bibliothek des SBB Generalsekretariats sowie verschiedene Spezialsammlungen mit Kunstwerken, Plakaten und Objekten aus dem Umfeld der Eisenbahn. Dazu zählte auch das historische Rollmaterial der SBB, heute die Fahrzeugsammlung von SBB Historic. Sie enthält prestigeträchtige und geschichtsträchtige Fahrzeuge wie den legendären Trans Europ Express RAe TEE 1053 oder die älteste fahrtüchtig erhaltene Dampflokomotive der Schweiz von 1858. Im Jahr 2004 übernahm SBB Historic das von der Vernichtung bedrohte technische Archiv der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur.

Die Geschäftsstelle der Stiftung, die Bibliothek, Archive und Teile der Sammlungen befinden sich in Bern. Andere Sammlungsteile müssen aus Platzgründen derzeit noch dezentral gelagert werden. Für Herbst/Winter 2014/2015 ist der Umzug in neue Räumlichkeiten in Brugg-Windisch geplant (siehe Kasten). Das SLM-Archiv verbleibt im denkmalgeschützten ehemaligen Direktionsgebäude der SLM in Winterthur. Die historischen Fahrzeuge werden von insgesamt neun Teams in der ganzen Schweiz betreut, nicht mehr betriebsfähige Fahrzeuge sind als Dauerleihgaben im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.

UMZUG NACH BRUGG-WINDISCH (AG)

Wegen der bisherigen unbefriedigenden Situation mit der Lagerung der Bestände an verschiedenen Standorten sowie aufgrund mangelnder räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten hat sich SBB Historic entschieden, die Kräfte an einem neuen zentralen Standort zu bündeln.

Im Herbst/Winter 2014/2015 werden Archive, Sammlungen, Bibliothek und die Geschäftsstelle nach Brugg-Windisch umziehen. Die neuen Räume bieten mehr Platz sowie bedeutend bessere Möglichkeiten, die Bestände bereichsübergreifend zu präsentieren und dem interessierten Publikum zugänglich zu machen. Nicht betroffen von diesem Umzug sind die verschiedenen dezentralen Standorte des historischen Rollmaterials und das SLM-Archiv in Winterthur.

Neue Adresse ab 2015: SBB Historic, Lagerstrasse, 5210 Windisch

DAS SLM-ARCHIV – EIN JUWEL DER TECHNIKGESCHICHTE

Fast jede Schweizer Lokomotive seit 1871 – dem Gründungsjahr der SLM – trägt Schilder mit dem Namen der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik. Die SLM produzierte im Laufe ihres Bestehens über 5'500 Lokomotiven, die in die ganze Welt verkauft wurden.

Das seit der Gründung minutiös geführte technische Archiv wurde 2004 von SBB Historic übernommen und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Unterstützung kam dabei vom Verkehrshaus der Schweiz und von den SLM-Nachfolgefirmen Bombardier und Sulzer. Heute stehen den Benutzern über 100'000 Originalpläne (vgl. Abb. 10, S. 37), eine über 20'000 Aufnahmen zählende Fotosammlung sowie Bestellunterlagen, technische Dokumentationen und Fabrikprospekte zur Verfügung.

ARCHIVE

Der umfangreichste Teil der Akten umfasst die Unterlagen der SBB von ihrer Gründung 1902 bis zur Ausgründung in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft 1998. Ferner sind grosse Bestände der fünf ursprünglichen Privatbahnen vorhanden, die aufgrund des Volksentscheides von 1898 verstaatlicht wurden: Schweizerische Nordostbahn, Schweizerische Centralbahn, Jura-Simplon Bahn, Vereinigte Schweizerbahnen und Gotthardbahn. Innerhalb dieser Aktenfonds finden sich auch zahlreiche Dokumente anderer, kleinerer Privatbahngesellschaften des 19. Jahrhunderts. Um die kontinuierliche Überlieferungsbildung zu gewährleisten, führt SBB Historic das Konzernarchiv der SBB AG. Diese unterliegt als ehemalige Bundesanstalt der Archivgesetzgebung des Bundes¹ und hat die Stiftung mandatsweise mit der Archivierung beauftragt.

Inhaltlich bilden die archivierten Unterlagen das ganze breit gefächerte Spektrum der Eisenbahnunternehmung ab. Zur Kernüberlieferung zählen die gesellschaftsrechtlichen Dokumente der verschiedenen Gesellschaften, lange Reihen der Protokolle der Leitungsgremien (Abb. 1) sowie eine umfangreiche Reglementsammlung. Von besonderem Interesse sind natürlich die Quellen für die grossen Infrastruktur- und Bauprojekte der Bahn, zu denen der Originalvertrag über den Bau des Gotthard-

tunnels (Abb. 2) ebenso zählt wie Pläne von bedeutenden Bahnhofbauten oder – aus neuerer Zeit – die Unterlagen zur Planung und Realisierung des Projekts «Bahn 2000» mit der Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist. Anhand der Archivalien lassen sich aber nicht nur die grossen Linien der Bahn- und Unternehmensentwicklung nachzeichnen. Zahlreiche Belege illustrieren das Verhältnis von Bahn und Politik, so beispielsweise das Gästebuch, das in den Salonwagen auslag, in denen die Staatsgäste der Schweiz durchs Land reisten (Abb. 3). Die Unterlagen verschiedener Depotsita und Privatarchive bahnnaher Vereine und Personen dokumentieren die gesellschafts- und kulturhistorischen Interaktionen von Unternehmen und Menschen im Umfeld der Bahn.

Der Kernbestand der rund 500'000 Bilder der Fotosammlung entstammt dem Archiv des ehemaligen Fotodienstes der SBB. Dort entstanden oft ganze Serien von Fotografien, die eine breite Palette von Themen wie Rollmaterial, Bauwerke, Streckendetails, Dienstleistungen der SBB, Personen und besondere Ereignisse im Umfeld der Bahn abdecken. Von besonderem Wert sind die historischen Bilder über die Arbeitswelt der Bahn. Sie erlauben einen Einblick in den Alltag vergangener Zeiten und dokumentieren längst verschwundene Berufsbilder (Abb. 4). Neben den SBB Fotografien enthält das Fotoarchiv auch einige umfangreiche Fremdbestände und Bildmaterial aus der Zeit der Vorgängerbahnen. So stehen nicht nur die SBB im Fokus, sondern verschiedenste

¹ Unten, S. 32: Direktionsprotokolle der Schweizerischen Nordostbahn, 172 Bände, 1852–1902. Foto: © SBB Historic.

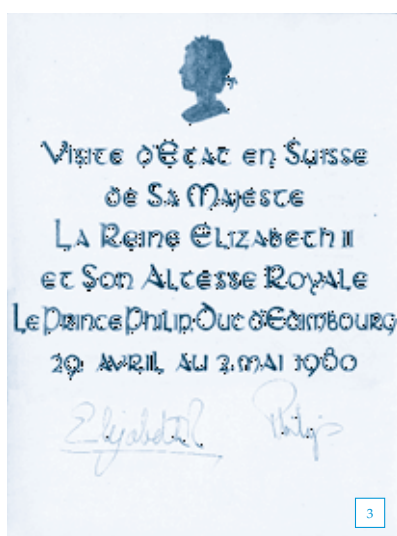
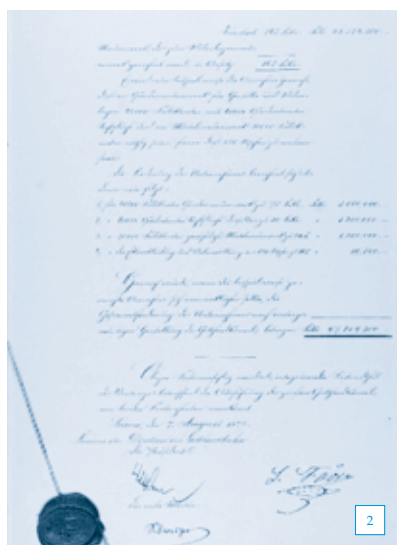
² S. 33: Schlussseite des Bauvertrags für den Gotthardtunnel. Mit dem Siegel der Gotthardbahn-Gesellschaft und den Unterschriften von Alfred Escher und Louis Favre, 1872. Foto: © SBB Historic.

³ S. 33: Gästebuch der Salonwagen der SBB, 1958–1986. Eintrag von Königin Elisabeth II. von England und Prinz Philip, 1980. Foto: © SBB Historic.



4 Mobiler Service auf dem Bahnhof
Bern, 1937. Foto: © SBB Historic.

5 Aussenaufnahme des Circarama-
Kinos an der Expo'64 in Lausanne,
1964. Foto: © SBB Historic.



Aspekte aus der Eisenbahn- und Verkehrsgeschichte der Schweiz. Insgesamt über 100'000 Bilddokumente wurden in den vergangenen Jahren digitalisiert und sind mit Vorschau-Bildern auf der Archivdatenbank recherchierbar.²

Bereits seit 1921 sind die grossen technischen Leistungen der Schweizer Bahn in Filmen dokumentiert. Das Audiovisuelle Archiv von SBB Historic enthält über 3'500 historische Film-, Video- und Tondokumente. Aufgrund ihrer Diversität – es sind 30 verschiedene Formate vertreten – beansprucht die Erhaltung

dieser Dokumente besonderes Fachwissen und spezielle Ressourcen. Wichtige Dokumente und von Zerfall oder Obsoleszenz bedrohte Formate werden digitalisiert. Die Vermittlung dieser historischen Filmaufnahmen ist dabei ebenso wichtig wie die Erhaltung. So wurde zum 50-jährigen Jubiläum der Expo'64 der seinerzeit in Lausanne gezeigte 360-Grad-Panoramafilm «Rund um Rad und Schiene» digitalisiert und restauriert. Eine Installation im Verkehrshaus der Schweiz vermittelt dem heutigen Betrachter einen Eindruck vom damals eigens für die Expo ge-

bauten Rundkino (Abb. 5), und die Wiederaufführung des Films macht dieses spezielle Verfahren erstmals seit 50 Jahren wieder erlebbar.

SAMMLUNGEN

Die Sammlungen von SBB Historic umfassen historische Objekte aus allen Epochen und Bereichen des Schienenverkehrs. Besonders hervorzuheben sind die umfangreiche Plakatsammlung einschliesslich originaler Entwürfe und Kunstwerke, die Sammlung historischer Eisen-



6 Zweigeschossiger Bahnhof-Musik-automat aus dem Bahnhof Nyon VD, ca. 1890. Foto: © SBB Historic.

7 Plakat Berne-Loetschberg-Simplon, 1912. Foto: © SBB Historic.



bahnlaternen und die Schienen- und Weichensammlung des ehemaligen Ausbildungszentrums Fahrbahn Technik in Hägendorf.

Besonders attraktiv und auf den ersten Blick ungewöhnlich ist die Sammlung von 20 Musikautomaten aus dem späten 19. Jahrhundert (Abb. 6). Diese Automaten haben ihren Ursprung in der Westschweizer Spieldosen-Industrie und standen während fast 100 Jahren in den Wartesälen verschiedener Bahnhöfe, überwiegend in der Westschweiz. Heute bereichern die meisten als Leihgaben verschiedene Spezialmuseen³.

Die Plakat- und Kunstsammlung gibt mit ca. 4'000 Plakatsujets einen umfassenden Einblick in über 100 Jahre Schweizer Bahn- und Verkehrswerbung. Die ältesten Plakate stammen aus dem 19. Jahrhundert. Somit dokumentiert die Sammlung nicht nur Veränderungen und Entwicklungen im Werbeauftritt der SBB, sondern wirft darüber hinaus ein Licht auf die Propaganda der Schweizer Bahnen und des Tourismus (Abb. 7).

Viele Plakate wurden von bekannten Künstlern und Grafikern entworfen. Ihre Originalvorlagen und Entwürfe bilden einen Kernbestand der Kunstsammlung. Ferner verfügt die Sammlung über Kunstwerke, die auf ganz verschiedene Weise mit der Bahn in Beziehung stehen, von repräsentativen Gemälden für Direktionsbüros (Abb. 11, S. 38) bis hin zum Originalmodell des im Zürcher Hauptbahnhof hängenden «L'Ange protecteur» von Niki de Saint Phalle (Abb. 8).

Eine grosse Abteilung ist der Geschichte der Bahnlaternen gewidmet. Über 300 Beleuchtungskörper (Zug- und Weichenlaternen, Innenbeleuchtungen und Handlaternen) aus allen Epochen bieten einen umfassenden Überblick. Das Licht als Kommunikationsmittel, als Signal, Warnung oder Beleuchtung war und ist für die Eisenbahn von grosser Bedeutung⁴.

SAMMLUNGEN AUS DEM KGS-INVENTAR MIT BEZUG ZU KGS-SPEZIALFÄLLEN

- BE:** Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege, Bern;
SBB Historic: Stiftung Historisches Erbe der SBB
(Archive, Bibliothek, Sammlungen), Bern
(ab Februar 2015 in Brugg-Windisch/AG);
- BL:** Kutschenmuseum, Münchenstein;
- LU:** Verkehrsarchiv des Verkehrshauses der Schweiz,
Luzern;
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern;
- NE:** Moulins souterrains du Col-des-Roches, Le Locle;
- TG:** Kutschensammlung Sallmann, Amriswil;
- ZH:** Flieger Flab Museum, Dübendorf;
Maschinenpark der Nagelfabrik, Winterthur;
Sammlung Vaporama, Winterthur;
Spielzeugeisenbahn-Sammlung Bommer,
Winterthur



⁸ Original-Modell der Skulptur
«L'Ange protecteur» von Niki de
Saint Phalle, 1997. Foto: © SBB
Historic.

BIBLIOTHEK

Bereits seit 1923 führte die SBB eine Bibliothek, die der Bildung und Weiterbildung der Mitarbeitenden dienen sollte. Heute ist die Fachbibliothek von SBB Historic öffentlich zugänglich und Teil des Informationsverbundes Deutschschweiz Basel Bern⁵. Neben ca. 30'000 Büchern zu den Kernthemen Eisenbahn, Bahntechnik, Verkehrsgeschichte und Verkehrspolitik stehen 300 laufende und historische Zeitschriften zur Verfügung. Sonderbestände bilden die bis ins Jahr 1864 zurückreichenden Sammlungen von Fahrplänen und Kursbüchern (Abb. 9, S. 36) sowie die Geschäftsberichte der Konzessionierten Transportunternehmen (KTU) der Schweiz.

HERAUSFORDERUNGEN BEI DER ERHALTUNG DES KULTURGUTES

Von empfindlichen Kunstwerken und Papieren des 19. Jahrhunderts bis zu einsatzfähigen Lokomotiven und Wagen: in den Beständen von SBB Historic sind sehr unterschiedliche Kulturgüter vereint. Der Erhalt dieser Objekte stellt die Stiftung daher vor hohe Herausforderungen. Vor allem beim Einsatz des Rollmaterials, aber auch bei der Nutzung von Archiv- und Sammlungsgut für Führungen und Ausstellungen ist daher immer eine Abwägung von Erhaltung und Vermittlung notwendig. Für die einzelnen Bereiche wurden detaillierte Sammlungskonzepte erstellt, welche die Richtlinien für die Erhaltung und den Einsatz von Objekten festlegen. So gelten für das historische Rollmaterial strikte Einsatzbeschränkungen. Bei der (notwendigen) Anpassung der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge darf die

historische Substanz nicht gefährdet werden. Für das in den Magazinen gelagerte Archiv- und Sammlungsgut wurden Notfallpläne erstellt, die jedoch nach dem im Herbst/Winter 2014/15 erfolgten Umzug in neue Räumlichkeiten überprüft und angepasst werden müssen. Andererseits bietet der Umzug auch die Chance, durch die Planung des mietерseitigen Gebäudeausbaus und die Verteilung der Kulturgüter in den Räumlichkeiten und Regalanlagen die Erkenntnisse aus dem Notfallkonzept umzusetzen und die Sicherheit der Kulturgüter zu verbessern.

FUSSNOTEN

- 1 Bundesgesetz über die Archivierung (Archivierungsgesetz, BGA) vom 26. Juni 1998 und Verordnung zum Bundesgesetz über die Archivierung (Archivierungsverordnung, VBGA) vom 8. September 1999.
- 2 www.sbbarchiv.ch
- 3 HÄNGGI Christoph E., 2005: *Musique de gare – Bahnhofautomaten der Schweiz. Musikautomatenmuseum Seewen / SBB Historic.*
- 4 CHRZANOVSKI Laurent / SBB HISTORIC 2009: *Züge im Licht der Laternen.* Zürich.
- 5 <http://aleph.unibas.ch>

CFF HISTORIC:

ARCHIVES, COLLECTIONS ET BIBLIOTHÈQUE DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX



9 Collection des indicateurs officiels,
1864–2014. Photo: © CFF Historic.

La Fondation pour le patrimoine historique des CFF (CFF Historic) se charge depuis 2001 de rassembler, conserver, documenter et archiver les témoins historiques des chemins de fer fédéraux.

Archives

Les archives historiques rassemblent les documents des CFF de 1902 à 1998 ainsi que ceux de leurs prédécesseurs. La gestion des archives CFF SA de 1999 à nos jours est assurée sur mandat par la fondation. Outre des documents écrits, les archives recensent aussi 500'000 photographies. Il s'agit de clichés du service photographique des CFF ainsi que des images issues de collections privées. Les archives audiovisuelles recensent env. 3'500 films et documents. Le matériel remonte aux années 1920. Depuis 2004, CFF Historic dirige les archives techniques de la Société suisse pour la construction de locomotives et de machines (SLM) à Winterthur.

Collections

Les collections comprennent des objets historiques de toutes les époques du trafic ferroviaire. À noter en particulier les riches collections d'affiches et d'objets d'art parmi lesquels de nombreux originaux. Sans oublier les collections de lanternes, d'automates à musique et de rails. La collection de véhicules historiques recense aussi des locomotives et des voitures en état de marche.

Bibliothèque

La bibliothèque, qui date de 1923, rassemble env. 30'000 livres et 300 revues. On y trouve la collection des indicateurs officiels (de 1864 à nos jours) ainsi que la collection des rapports de gestion des entreprises de transport concessionnaires.

Transfert à Brugg-Windisch (AG)

Le déménagement prévu en automne/hiver 2014/15 de Berne dans des locaux plus spacieux à Brugg-Windisch (AG) permettra d'améliorer nettement les conditions de conservation et la sécurité des collections.

HISTORIC FFS:

ARCHIVI, COLLEZIONI E BIBLIOTECA

SULLA STORIA DELLA FERROVIA IN SVIZZERA

La Fondazione per il patrimonio storico delle FFS, in breve «Historic FFS», è una fondazione delle FFS che dal 2001 si occupa di raccogliere, salvaguardare, documentare e archiviare le testimonianze della storia ferroviaria svizzera.

Archivi

L'archivio storico comprende gli atti delle FFS dal 1902 al 1998 e una cospicua documentazione sulle precedenti ferrovie private. L'archivio aziendale delle FFS SA (con gli atti dal 1999) è anch'esso gestito dalla fondazione, ma sulla base di un apposito mandato. Oltre a documenti scritti, l'archivio comprende più di 500'000 immagini. Si tratta di fotografie del ser-

vizio fotografico delle FFS e di immagini provenienti da lasciti privati. L'archivio audiovisivo comprende circa 3'500 documenti audio e video dagli anni 20 del Novecento ad oggi. Dal 2004, Historic FFS dirige anche l'archivio tecnico della SLM a Winterthur.

Collezioni

Le collezioni includono oggetti storici di tutte le epoche del traffico su rotaia. Citiamo ad esempio la collezione di cartelloni e oggetti d'arte comprendente diverse bozze originali. Degne di nota sono inoltre le collezioni di lanterne ferroviarie, automi musicali e binari. La collezione di veicoli storici comprende anche locomotive e vagoni ancora funzionanti.

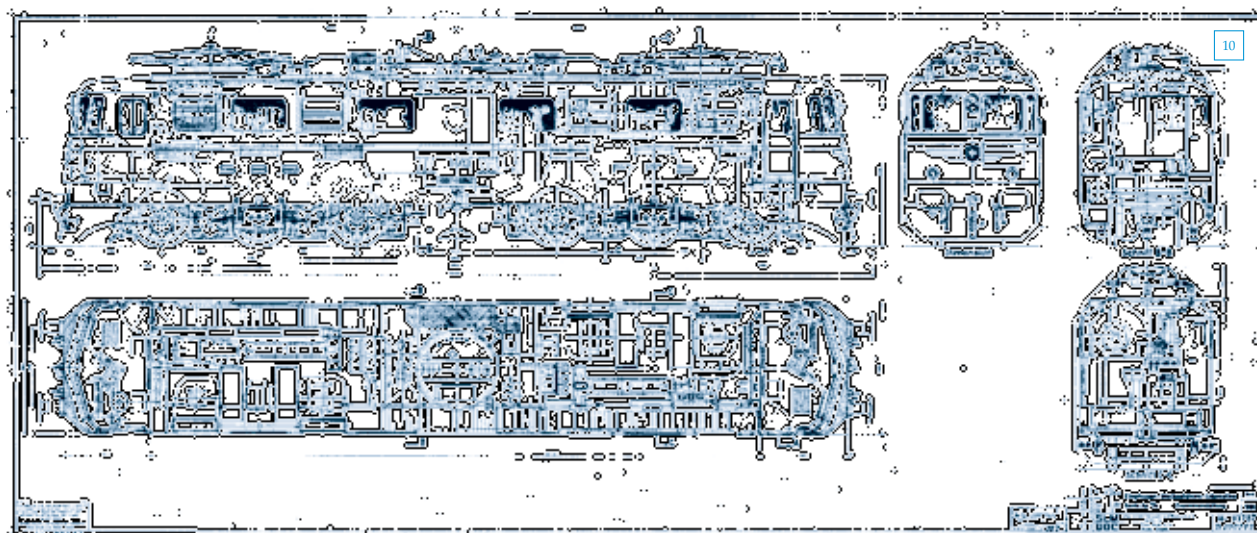
Biblioteca

La biblioteca, fondata nel 1923, conta circa 30'000 volumi e 300 riviste. Due raccolte particolari sono la collezione degli orari ufficiali dal 1864 ad oggi e la collezione dei rapporti aziendali delle imprese di trasporto concessionarie della Svizzera.

Trasloco a Brugg-Windisch (AG)

Il trasloco da Berna a Brugg-Windisch (AG) in locali più ampi, previsto per l'autunno/inverno 2014/15, permetterà di migliorare considerevolmente le condizioni di conservazione, l'apertura al pubblico e la sicurezza dei beni culturali.

¹⁰ Disegno tecnico di una locomotiva
Ae 6/6 in scala 1:20, 1951.
Foto: © Historic FFS.



SBB HISTORIC: ARCHIVES, COLLECTIONS AND LIBRARY DOCUMENTING SWISS RAIL HISTORY

Since 2001 the “SBB Heritage Foundation” – or SBB Historic for short – has been in charge of collecting, preserving, documenting and archiving of objects and records that bear witness to Switzerland's railway history.

Archives

The Historical Archives include SBB records from 1902 to 1998, as well as extensive documentation that once belonged to Switzerland's early rail operators. The management of documentation of the Swiss Railways' corporate archives from 1999 onwards was entrusted to SBB Historic on a commission-by-commission basis. In addition to written records there is also a photo archive containing in excess of 500,000 images, including pictures from the SBB photo service as well as interesting photos from private estates. The audiovisual archive stores some 3,500 historical films, videos and audio material, some of which date as far back as the 1920s. In 2004 SBB Historic was also tasked with managing the Swiss Locomotive and Machine Works (SLM) technical archive in Winterthur.

Collections

The collections include objects that span Switzerland's entire railway history. Worthy of particular mention is the extensive collection of posters and art work, many of which are originals. There are also the collections of train lanterns and musical au-

tomatons, not to mention railway tracks. Among the historical vehicle collection are working locomotives and carriages.

Library

The library, which has been around since 1923, contains over 30,000 books and 300 magazines. A particularly prized part of the library's holdings are its collection of rail timetables (1864 to the present) and business reports of the licensed transport operators in Switzerland.

Relocation to Brugg-Windisch (AG)

The relocation from Bern to much larger premises in Brugg-Windisch (AG), scheduled for au-

turn/winter 2014–15, will make it much easier to conserve and present the holdings correctly and appropriately, which in turn will vastly reduce the risk to the continued survival of these cultural assets.



11 “Die Gotthardpost im Sommer” (The Gotthard stagecoach in summer) by Josef Clemens Kaufmann, 1892. The painting formerly hung in the offices of the Gotthard Railway Company in Lucerne. Photo: © SBB Historic.

EUROPÄISCHE WASSERSTRASSE DURCH DAS BINNENLAND

CANAL D'ENTREROCHES – WAHNWITZIGE IDEE ODER INNOVATIVE LÖSUNG?¹



Hans Schüpbach, lic. phil. hist., stv. Chef KGS im Bundesamt für Bevölkerungsschutz, Redaktion KGS Forum.

Wer heute vor dem mit Büschen überwucherten Kanalrelikt bei Eclépens steht (Abb. 1), kann sich kaum vorstellen, dass hier im 17. Jahrhundert beinahe Schiffe zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer verkehrt hätten.

Noch bis 1829 war das Teilstück zwischen Yverdon-les-Bains und Cossonay aber tatsächlich in Gebrauch, wie mehrere Schautafeln oberhalb des Kanals im Gelände aufzeigen (Abb. 3). Rund 20 Meter lange und dreieinhalb Meter breite, flache Lastkähne transportierten einst Salz, Getreide und vor allem Wein durch dieses Gebiet. Auf einem Treidelpfad, der dem Ufer entlang verlief, halfen Männer und manchmal auch Pferde mit, die Schiffe mit Seilen vorwärts zu schleppen. Ein Sys-

tem mit Häfen, Schleusen und Rückstaubecken sollte über einen rund 40 km langen Kanal den Neuenburgersee via die Flüsse Zihl und Venoge mit dem Genfersee verbinden. So sah der Traum einer europäischen Wasserstrasse durch das Gebiet der heutigen Schweiz aus: von den Niederlanden wären die Waren über Rhein, Aare, Bieler- und Neuenburgersee durch diesen Kanal geführt worden und hätten via Genfersee und Rhône das Mittelmeer und so den Anschluss an die grossen Handelsmärkte Genua und Venedig erreicht.

RELIGIONSWIRREN AM URSPRUNG DES PROJEKTS

Eine faszinierende Idee! Doch weshalb segelte man nicht einfach mit grossen Schiffen der Atlantikküste entlang und bog unterhalb von Spanien ins Mittelmeer ein? Der Grund waren Religionskonflikte: Die Reformation und der Dreissigjährige Krieg (1618–1648) hatten zu grossen Spannungen und Machtkämpfen zwischen Katholiken und Protestanten geführt – Spanien und Österreich lagen mit Frankreich, den Niederlanden, Dänemark und Schweden im Krieg.

In diesem explosiven Umfeld fuhr eines Tages Elie du Plessis-Gouret, ein bretonischer Hugenotte, durch die Orbe-Ebene nach Genf. Er erkannte sogleich, dass das damals versumpfte Gebiet für die protestantischen Niederlande ein idealer Transportweg

¹ Das Kanalrelikt mit den meterhohen Mauern lässt heute noch erahnen, welcher Aufwand nötig war, um die Fahrrinne schiffbar zu machen. Foto: Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.





2 Die Erstausgabe der Dufourkarte (Topographische Karte der Schweiz, Erstausgabe 1845–1865; 1:100'000, Blatt XI) zeigt die Verbindung von Zihl und Venoge durch den Canal d'Enteroches (1) sowie das Kernstück und heutige Kanalrelikt (2). Die Fortsetzung des Canal ist heute im meliorierten Gebiet nicht mehr erkennbar (3). Der Flurname «Les Hollandaises» (4) erinnert noch an einen von den Niederlanden ausgewählten Schleusenstandort. Abb: © Bundesamt für Landestopografie, swisstopo, Bern.

wäre, um den gefährlichen Weg durch feindliches katholisches Gebiet zu vermeiden. «Im Ärmelkanal lauern unberechenbare Engländer, an der französischen Küste Hugenottenhasser und rund um die Iberische Halbinsel fanatische Katholiken. Darüber hinaus belagern Seeräuber die Meerenge von Gibraltar», wird die Situation treffend beschrieben (BACHMANN 2012: 2). Hinzu kam, dass auch der Landweg nicht viel sicherer war: Räuber und Wegelagerer gab es zuhauf, und die Strassen waren in einem miserablen Zustand. Die wirtschaftliche Kraft der Niederlande stützte sich damals vor allem auf die wohl stärkste Schiffsflotte Europas: auf den Meeren fuhren rund 13'000 Schiffe, Amsterdam galt als grösster Hafen der Christenheit (PELET 1946: 53).

Gouret kannte den holländischen Kanalbau und wusste, wie versumpftes Gebiet zu entwässern war. Auf sein Gesuch hin erteilten die Gnädigen Herren von Bern 1637 die Konzession zum Bau einer Wasserstrasse mit mehreren Schleusen. Als Investoren und Aktionäre gewann Gouret vor allem Hugenotten – sie stammten aus Frankreich, Genf, Bern oder den Niederlanden. Obwohl das benötigte Kapital noch nicht vollständig vorlag, begann der Bau 1638 und ging zügig voran. Einheimische gruben die Fahrrinne für den Kanal aus, holländische Ingenieure entwarfen und bauten hölzerne Zugbrücken, Schleusen und Lastkähne, sodass schon zwei Jahre später

3 Das Haus des Schleusenwärters (erbaut zwischen 1640 und 1650) ist heute noch erhalten. Foto: Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.

4 Profil des Kanals bei Yverdon, Ausschnitt aus dem Plan «Profil du Canal d'Entreroches, d'Entreroches à Yverdon». © Archives cantonales vaudoises, ACV; GC 735, XVIII^e siècle.

eine schiffbare Verbindung zwischen Entreroches und Yverdon-les-Bains bestand.

PIÈCE DE RÉSISTANCE — DIE KLUS VON ENTREROCHES

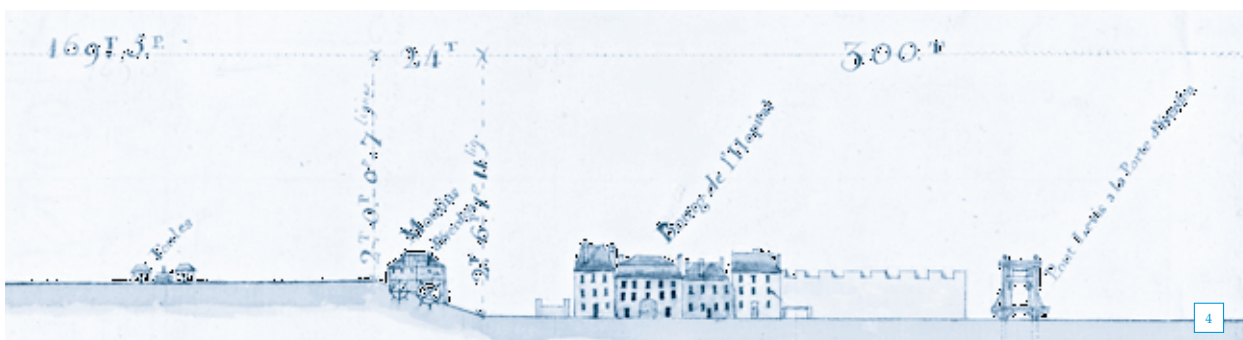
Im Wald, in dem heute das mit Stützmauern versehene Relikt des Kanals liegt, kam das Projekt 1640 aber ins Stocken. Felsen mussten weggesprengt und meterhohe Stützmauern errichtet werden, Erdrutsche bedingten aufwendige Räumungen und Reparaturen. Es dauerte mehr als ein Jahr, bis allein diese Passage überwunden war. Erst 1648 konnte in Cossonay ein weiterer Hafen gebaut werden. Die angestrebte Verbindung zwischen der Zihl und der Venoge war nun zwar Tatsache (vgl. Abb. 2) – doch für die Fortsetzung des Projekts war kein Geld mehr vorhanden. Von Cossonay bis zur Einmündung der Venoge in den Genfersee bei Morges fehlten nur noch 12 km – angesichts der europäischen Dimension des Projekts eine ge-

radezu lächerliche Distanz. Aufwand und Kosten für die Realisierung der Schlussetappe wären jedoch immens gewesen: nicht weniger als 40 Schleusen hätte man bauen müssen, um die rund 60 Meter Gefälle des Flusses zu überwinden. So wurde das letzte Teilstück nie fertiggestellt – und der Traum von der Wasserstrasse blieb unerfüllt!

Das überwachsene Teilstück in der Klus von Entreroches ist heute der eindrücklichste Zeuge dieses einzigartigen Bauwerks. Damit es diesen Status weiterhin beibehält, ist ein periodischer Unterhalt unumgänglich. Weil der Kanal auch ein Objekt von nationaler Bedeutung im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS) ist, konnte das

Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Jahre 2010/2011 – nach grössten Sturmschäden – Beiträge an Schutz und Unterhalt gewähren (KISTLER; SALIS 2011: 27). An den Wiederherstellungsarbeiten beteiligten sich auch über 80 Zivilschutzangehörige (ASSOCIATION 2011: 31).

Ganz in der Nähe steht das ehemalige Haus des Schleusenwärters (Maison du commis; Abb. 3), das zwischen 1640 und 1650 erbaut wurde – ein kleiner Abstecher dorthin lohnt sich für all jene, die sich auf Spurensuche begeben. Weitere Überreste des Kanals sind in der meliorierten Orbe-Ebene heute nur noch spärlich zu finden.



WARUM ALS SPEZIALFALL IM KGS-INVENTAR 2009?

Man kann sich fragen, weshalb das Teilstück des Kanals Eingang ins KGS-Inventar gefunden hat, wenn diese Passage doch auch ein Objekt von nationaler Bedeutung im IVS² ist. Wenn im Rahmen der Revision am KGS-Inventar 2009 andere Wegpartien (Römerwege, Hohlwege usw.) gestrichen wurden, weshalb dann nicht auch dieses Kanalrelikt? Die nachstehend aufgeführten Punkte versuchen eine mögliche Erklärung für diese Sonderbehandlung aufzuzeigen:

- Zum einen ist dieses Teilstück methodisch auch innerhalb des IVS sozusagen ein Spezialfall – denn Wasserwege, so wichtig sie für die Verkehrsgeschichte auch sind, besitzen in der Regel kaum bauliche Substanz. Flüsse haben bis ins 20. Jahrhundert hinein stark mäandriert und suchten sich ihren Lauf, gerade etwa bei Hochwasser, bisweilen auch selber. Hier stehen wir aber vor einem befestigten Kanal mit bis zu 7 Meter hohen Stützmauern, also einem richtigen Baudenkmal.
- Das besagte Teilstück ist denn folgerichtig bereits seit Juli 1955 durch die Denkmalpflege als «monument historique» klassiert. Zudem ist das ganze Trasse des Kanals aufgrund von Art. 67 des kantonalen Gesetzes «Loi sur la protection de la nature, des monu-

ments et des sites (LPNMS)» vom 10. Dezember 1969 als «région archéologique protégée» verzeichnet (ASSOCIATION 2011: 28)³.

- So hätte das Kanalrelikt also durchaus auch als archäologisches Objekt ins KGS-Inventar aufgenommen werden können (wie etwa die «Pierre Perthus» in Tavannes/BE). Während der Aushubarbeiten am Kanal hatte man 1640 zudem einen römischen Meilenstein aus der Zeit des Kaisers Hadrian gefunden. Die Inschrift gibt eine Distanz von 41 Meilen, von Avenches aus gemessen, an (WEIDMANN in GREWE 1987: 30/31)⁴ und lässt den Schluss zu, dass bereits in römischer Zeit eine Verbindung durch die Klus in Richtung Orbe bestanden hat. Im Rahmen zweier Sondiergrabungen konnten 1985 weitere Erkenntnisse zur historischen Bautechnik gewonnen werden (WEIDMANN in GREWE 1987: 33–37).

Diese Fakten mögen erklären, weshalb der Canal d'Entre-

roches als Spezialfall im KGS-Inventar figuriert. Im Rahmen der nächsten Revision dürfte aber erneut geprüft werden, ob dies auch weiterhin der Fall sein soll.

200 JAHRE LANG ALS REGIONALE HANDELSROUTE IN BETRIEB

Der Verkehr durch den Kanal war nie regelmässig. Dennoch zeugen Akten und Dokumente von einer rund 200-jährigen Benutzung als Regionalverbindung. Vollständige Angaben besitzt man jedoch nur für 67 von 190 Betriebsjahren, also für rund ein Drittel der Zeit, was eine saubere Statistik unmöglich macht (PELET in GREWE 1987: 54)⁵. Am meisten Frachtvolumen dürfte gemäss den vorhandenen Aufzeichnungen 1719/1720 verschoben worden sein; es wird von über 8'000 Wagenladungen Wein gesprochen. Danach wurde das Volumen im Mittel immer kleiner und stabilisierte sich schliesslich bei 2'500 Wagenladungen pro Jahr (ASSOCIATION 2011: 20; PELET 1946: 171–199)⁶.

LINEARE OBJEKTE ALS SPEZIALFÄLLE VON NATIONALER BEDEUTUNG IM KGS-INVENTAR 2009

Kanal; VD: Canal d'Entreroches (1635–1648);

Brücken-Strassen-Teilstück; VD: Autobahnviadukt Chillon (2 km lang; 1966–1969).

5 Der Bau der Eisenbahnlinie zerschnitt das alte Kanalbett. Teile davon wurden zudem mit Aushubmaterial aus dem Tunnelbau aufgefüllt. Foto: Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.



Jedenfalls nahm das Transportvolumen und damit auch das Interesse allfälliger Aktionäre stetig ab.

Dabei wurde der Grossteil der Waren (96%) in nördlicher Richtung in zwei Tagen von Cossonay nach Yverdon-les-Bains transportiert; also im Grunde nicht das, was die Investoren geplant hatten, sondern der Verkehr in die Gegenrichtung. Je nach Jahreszeit erschwerten Trockenheit, Eis oder Regenfälle den Transport. So blieben am 29. Februar 1740 mehrere Schiffe in einer 20 cm dicken Eisschicht stecken (PELET in GREWE 1987: 63/64). Alle drei Jahre musste zudem das Kanalbett von Schlick befreit werden – der Unterhalt war teuer.

Die Schiffsleute mussten einen Eid ablegen, in dem sie etwa gelobten, den Fahrplan einzuhalten, freundlich zu Kunden zu sein und sich nicht an den Waren zu vergreifen. Wein war mit rund 85% das wichtigste Transportgut – und die überlieferten Ereignisse zeigen, dass es die Schiffer mit ihrem Eid wohl nicht so genau nahmen. Allzu oft gab es nämlich Pöbeleien, Streit oder Unfälle, weil die Besatzung der Kähne sturzbetrunkener war. Ein Grossteil des Weines wurde damals nach Solothurn, zum Sitz der Ambassadoren, geführt. Dies erklärt auch den in der Region heute noch üblichen Ausdruck «il est sur Soleure» oder «il a chargé pour Soleure» für einen Betrunkener. Erstaunlich, dass es dabei in all den Jahren nur einen tödli-

chen Unfall gab: 1748 ertrank der Schiffer Desponds in der Nähe von Ependes (ASSOCIATION 2011: 20). Öfters gab es auch Probleme mit den Anrainern. So zapften 1660 die Bewohner von Orny und Pompables die Rückstaubecken des Kanals zur Bewässerung ihrer Felder an, was in einem Prozess endete (ASSOCIATION 2011: 23).

ENDE DES PROJEKTS UND NEUE ANLÄUFE BIS INS 20. JAHRHUNDERT

Angesichts solcher Schwierigkeiten erstaunt es nicht, dass die Betreiber 1797 Konkurs anmelden mussten. Bis 1829 wurde der Kanal trotzdem noch benutzt, dann brachte der Einsturz einer Brücke in der Nähe von Chavornay den Verkehr endgültig zum Erliegen.

Die Landstrassen waren inzwischen ausgebaut worden, und seit 1855 fuhr die Eisenbahn mit schweren Lasten durch den Mormont-Tunnel. Mit dem Aushubmaterial hatte man das alte Kanalbett teilweise aufgefüllt (Abb. 5). Die Orbe-Ebene wurde durch die Juragewässerkorrektur umgestaltet, sodass dort heute nur noch wenige Spuren des alten Kanals zu finden sind.

Dennoch hielt sich die Idee eines Transhelvetischen Rhein-Rhône-Kanals auch im 20. Jahrhundert hartnäckig. Zwischen 1910 und 1912 gab es ein Projekt für einen 24 Meter breiten modernen Kanal (PELET 1946: 307f.). Noch zwi-

schen 1941 und 1948 soll angeblich die Idee bestanden haben, einen Wasserweg für 900 Tonnen schwere Frachtkähne zu bauen und selbst die Verlegung des Kanals in einen Tunnel durch den Mormont wurde propagiert (SHS 2004: Abschnitt 16; PELET in GREWE 1987: 78).

In den kantonalen Richtplänen wurde ab 1923 sogar ein Perimeter freigehalten, damit der Kanal auch später noch hätte realisiert werden können – ab 1990, nach der definitiven Rückweisung durch das Parlament, wurde diese Bausperre nach und nach aufgehoben; erst 2006 gab der Kanton Waadt die letzten Teile dieser Schneise zur Überbauung frei (BACHMANN 2012: 3/4). Die erstaunlich hohen Stelzen, auf denen die Autobahn die Orbe-Ebene überquert, zeugen heute noch von der Vision, dass hier einmal Frachtkähne in einem Kanal unter der Strasse hätten hindurchfahren sollen.

ANMERKUNGEN

- 1 Dieser Beitrag ist die erweiterte Fassung eines Artikels, der in der Zeitschrift Wandern 2/2014 erschienen ist (SCHÜPBACH Hans, 2014: Da schlummert auf ewig ein Traum. In: Wandern 2/2014, S. 42–46. Bern).
- 2 IVS, ASTRA 2002: VD 59; VD 59.1 (<http://map.geo.admin.ch/?topic=ivs> [Stand: 4.8.2014]).
- 3 LPNMS 1969, 450.11 (Art. 67 Régions archéologiques: «Le Département en charge des monuments,

6 Auf Infotafeln oberhalb des Kanalrelikts wird die Geschichte des Canal d'Entreroches erklärt. Foto: Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.



- sites et archéologie détermine les régions archéologiques dans lesquelles tous travaux dans le sol ou sous les eaux doivent faire l'objet d'une autorisation»). Abrufbar unter: www.rsv.vd.ch/ -> Cote 450.11 [Stand: 4.8.2014].
- 4 WEIDMANN Denis, 1987: Umgebung und Archäologie des Kanals. In: GREWE 1987: 27–38. Weidmann zitiert hier WALSER 1980: 164, der die Inschrift in die Zeit zwischen 119 und 138 n. Chr. datiert.
 - 5 PELET Paul-Louis, 1987: Die Geschichte des Kanals von Entreroches (1635–1829). In: GREWE 1987: 39–82.
 - 6 Pelet listet die Waren-Volumen und Tarife für die vier Häfen über mehrere Jahrzehnte hinweg auf.
 - 7 In: GREWE 1987: 39–82. Pelet zitiert aus den Abrechnungen zum Kanal (Archives cantonales vaudoises, Arch. du Plessis, compte du canal, 1739–1740, 29 février).

BIBLIOGRAPHIE

- ASSOCIATION DÉVELOPPEMENT 21, 2011: *La fabuleuse aventure du canal d'Entreroches*. Penthéraz. Zitiert als ASSOCIATION 2011.
- BACHMANN Stefan, 2012: *Canal d'Entreroches. Der Traum vom Kanal*. In: *Beobachter*, 3/12. Unter: www.beobachter.ch/natur/aktiv-sein/rubriken/unterwegs/artikel/canal-dentreroches_der-traum-vom-kanal/ [Stand: 6.2.2014].
- GREWE Klaus (Hg.), 1987: *Canal d'Entreroches. Der Bau eines Schifffahrtsweges von der Nordsee bis zum Mittelmeer im 17. Jahrhundert*. Forschungsbeiträge des Förderkreises Vermessungstechnisches Museum e. V. Stuttgart.
- IVS (Inventaire des voies historiques de la Suisse), Etat 2002: *Documentation IVS, Canton de Vaud, Itinéraire VD 59 / Tracé VD 59.1: Yverdon–Cossonay; Canal d'Entreroches*. Berne.
- KISTLER Hans Peter; SALIS Christian, 2011: *Auf den Spuren einer epochalen Verkehrsvision: der Kanal von Entreroches*. In: *ViaStoria* 2011: *Wege und Geschichte* 2011/1: 26–29. Bern.
- PELET Paul-Louis, 1946: *Le canal d'Entreroches: Histoire d'une idée*. Lausanne.
- SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ, 2004: *Canal d'Entreroches. Baukultur entdecken. Ein Spaziergang mit dem Schweizer Heimatschutz*. Zürich. Zitiert als SHS 2004.
- WALSER Gerold, 1980: *Römische Inschriften in der Schweiz, Teil III*. Bern.

LE CANAL

D'ENTREROCHES OU

LE RÊVE D'UNE VOIE

NAVIGABLE EUROPÉENNE

Un canal de 40 km de long équipé de ports et d'écluses devait relier le lac de Neuchâtel au lac Léman par la Thielle et la Venoge. Le parcours imaginé pour cette voie navigable européenne était le suivant: des Pays-Bas, les marchandises auraient été transportées sur le Rhin, l'Aar, les lacs de Bienne et de Neuchâtel et auraient atteint la Méditerranée par le lac Léman et le Rhône afin de rejoindre les grands marchés de Gêne et de Venise.

En 1640, un canal avait pu être construit entre Yverdon-les-Bains et Entreroches avant que le projet ne s'enlise. Pour aller de l'avant, il a fallu faire sauter des rochers et construire de hauts murs de soutènement. Des éboulements exigèrent des travaux de déblaiement et de réparation. Plus d'une année de travail a été nécessaire pour venir à bout de ce passage. Ce n'est qu'en 1648 qu'un port supplémentaire fut construit à Cossonay. Certes il existait désormais un canal entre la Thielle et la Venoge (cf. fig. 2) mais il manquait les fonds nécessaires à la poursuite du projet. Il ne restait que 12 km de Cossonay à l'embouchure de la Venoge dans le lac Léman à la hauteur de Morges – une distance ridicule par rapport à la dimension européenne du projet – mais les défis et les coûts relatifs à la dernière étape se sont avérés colossaux: en effet, il aurait fallu construire 40 écluses pour franchir 60 mètres de dénivelé. L'ouvrage n'a ainsi jamais pu être achevé, emportant avec lui le rêve d'une voie navigable européenne.

7 Saint-Thiébaud, à la limite du territoire d'Orbe, avec ponts sur le canal et plus loin sur le Talent, extrait du «Plan de délimitation entre les territoires d'Orbe et ceux d'Agiez, Arnex, Chavornay, Essert-Pittet, Montcherand et Valeyres». © Archives cantonales vaudoises, ACV; GC 255, 1756.

CANAL D'ENTREROCHES:

IL SOGNO DI UNA VIA D'ACQUA TRANSEUROPEA

Toutefois, durant presque 200 ans, du sel, des céréales et surtout du vin ont été transportés par voie fluviale dans cette région. Le canal a été utilisé jusqu'en 1829 avant que l'effondrement d'un pont ne mette définitivement fin aux transports. Mais l'idée d'une voie navigable transhelvétique entre le Rhin et le Rhône n'a pas pour autant été abandonnée. Ainsi, entre 1910 et 1912, on a projeté de créer un canal moderne de 24 m de large.

Un canale lungo 40 chilometri che collegasse il Lago di Neuchâtel al Lago Lemano, tramite i fiumi Zihl e Venoge: era questo il sogno di una via d'acqua transeuropea da realizzare su territorio elvetico. Quest'opera avrebbe permesso di trasportare le merci dai Paesi Bassi direttamente fino al Mediterraneo. Un tragitto interamente via acqua attraverso i fiumi Reno e Aare, i Laghi di Bienne e Neuchâtel, il Lago Lemano (tramite appunto questo canale) e il Rodano per raggiungere i porti del Mediterraneo, in particolare Genova e Venezia, punti nevralgici del commercio dell'epoca.

Un collegamento navigabile tra Yverdon-les-Bains e Entreroches esisteva già dal 1640, ma poi il progetto subì un arresto. La tratta richiedeva infatti sempre nuovi brillamenti e alte mura di sostegno e le numerose frane richiedevano continui sgomberi e riparazioni. Ci volle più di un anno per completarla. Ed è solo nel 1648 che venne costruito un altro porto a Cossonay. Il previsto collegamento tra i fiumi Zihl e Venoge era diventato realtà (cfr. fig. 2), ma non erano disponibili i mezzi finanziari necessari per completare l'opera. Da Cossonay fino allo sfocio della Venoge nel Lemano presso Morges mancavano solo 12 chilometri, una distanza irrisoria rispetto alle dimensioni europee del progetto. Tuttavia gli sforzi e i costi per l'ultimazione sarebbero stati smisurati. Per superare il dislivello di circa 60 metri del fiume, sarebbe stato necessario costruire ben quaranta chiuse.

Per questo motivo l'ultimo pezzo di tratta non è mai stato terminato, e il sogno di una via d'acqua transeuropea è quindi rimasto irrealizzato.

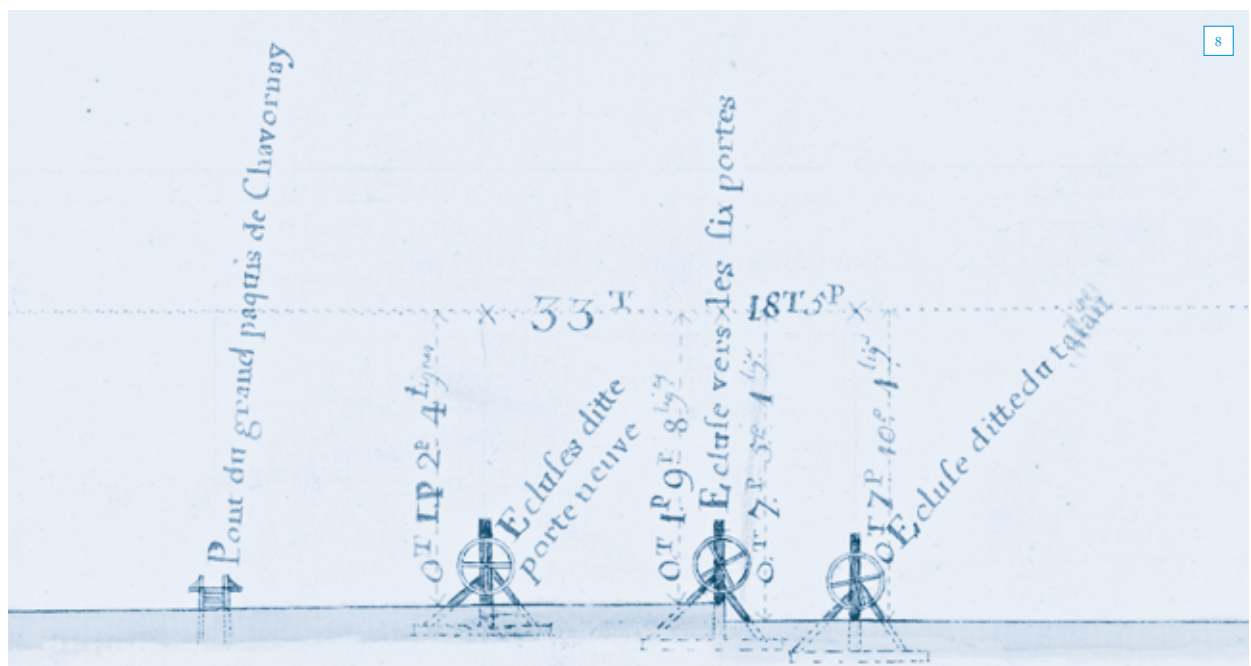
Ciononostante, il canale è servito per quasi 200 anni per trasportare sale, cereali e vino attraverso la regione. È rimasto in funzione fino al 1829, quando il crollo di un ponte interruppe definitivamente il traffico. L'idea di un canale di collegamento tra Reno e Rodano non fu però accantonata; ancora tra il 1910 e il 1912 esisteva un progetto per un moderno canale largo 24 metri.



In 1640 a navigable route was constructed between Yverdon-

needed to complete the final section would have been immense: 40 locks would have had to be built in order to overcome the 60-metre fall of the river. Consequently, the project was abandoned, and with it the dream of a European inland waterway.

Yet, for almost 200 years, salt, grain and, above all, wine were transported through this region. This remained the case until 1829, when the collapse of an aqueduct put an end, once and for all, to its use as a transport route. The idea of a Transhelvetic Rhine-Rhone canal, however, endured. Between 1910 and 1912, plans were afoot to build a 24-metre-wide modern canal.



LE PATRIMOINE SALIFÈRE DU CANTON DE VAUD

HISTOIRE, DÉVELOPPEMENT, EXPLOITATION, BIEN CULTUREL, TOURISME



Sandrina Cirafici, licenciée en lettres de l'Université de Lausanne, est également diplômée en iconographie classique, médiation culturelle, muséologie et communication. Elle a dirigé pendant 5 ans le Musée historique du Chablais, avant de concevoir le Sentier du Sel – parcours didactique ponctué de 26 panneaux contant l'odyssée de l'or blanc sur 12 km entre Ollon et Bex. Elle est la présidente de l'Association Cum Grano Salis («mettre son grain de sel»), créée en 2009 afin de valoriser le patrimoine historique et culturel lié au Sentier du Sel.



Pierre-Yves Pièce, ingénieur en informatique, s'intéresse depuis de nombreuses années à l'histoire régionale et en particulier à celle des mines et salines du canton de Vaud. Titulaire d'un CAS (Certificate of Advanced Studies) en Patrimoine et Tourisme de l'Université de Genève, il fait partie du comité de l'Association Cum Grano Salis et a publié de nombreux articles en lien avec l'histoire des mines et salines. Par ailleurs, il préside actuellement le Cercle vaudois de généalogie.

Situées au cœur du Chablais vaudois, les mines de sel de Bex attirent chaque année quelque 65'000 visiteurs. En tant qu'objet d'importance nationale, elles figurent dans l'Inventaire PBC 2009. Le patrimoine salifère du canton de Vaud dépasse cependant largement le monde souterrain, raison pour laquelle mines et salines devraient être considérées comme un bien culturel cohérent.

Aux XVIII^e et XIX^e siècles, les mines se visitent déjà, et les salines, où l'on évapore la saumure captée au cœur de la montagne pour en extraire le sel, attirent également les visiteurs. Aujourd'hui, le touriste ne s'y rend plus. Pourtant, les témoins de cette épopée sont toujours visibles à Salin, Roche, Aigle ou Bex, et leur histoire oubliée mérite d'être mise en valeur, car ces différents sites font partie d'un ensemble homogène unique en Suisse.

UNE LONGUE HISTOIRE QUI NE MANQUE PAS DE SEL

De tout temps, l'homme a cherché à se procurer du sel, vital pour son organisme. Sa production et sa distribution assuraient puissance et fortune à ceux qui avaient accès à cette ressource indispensable. Aussi, lorsque des sources salées furent découvertes au milieu du XVI^e, dans les hauts d'Ollon, Berne les qualifia de «joyau magnifique». Près de 5 siècles séparent cette découverte majeure du regroupement de la Saline de Bex avec les Salines suisses du Rhin et attestent la longévité de cette quête de l'or blanc, jalonnée de phases bien distinctes.

¹ Réservoir de Marie-Louise, 18^e siècle. Mine de sel, Bex. Photo: Thomas-A. Woog, DR.





Le temps des concessions

La production de sel ne débute pas à Bex, comme on le pense communément, mais sur les hauts de la commune voisine d'Ollon. En janvier 1554, le gouvernement bernois octroie une concession à Nicolas de Graffenried, ancien banneret, pour l'exploitation d'une source salée située dans la région de Salin, près de Panex. Suite à son décès, Berne fait appel à des spécialistes étrangers pour ériger une saline – la première de Suisse – à proximité même de cette source. De riches bourgeois d'Augsbourg obtiennent à leur tour des concessions et développent l'exploitation. L'un d'eux, Martin Zobel, construit la saline de Roche dans les années 1580, afin de traiter le surplus des eaux salées de Salin. Ses descendants se maintiennent à la tête des mines et salines du gouvernement d'Aigle durant un siècle environ. Des Genevois, les Franconis, en deviennent les nouveaux exploitants en 1677. Et c'est à cette époque seulement que la

saline du Bévieux sur Bex voit le jour, suite à la découverte de nouvelles sources dans la vallée de la Gryonne.

La période bernoise

En 1685, Berne décide de reprendre l'exploitation des mines et salines à son compte. Dès lors,

le développement s'accélère: on se met à creuser la montagne «comme des taupes» pour tracer le moindre filet d'eau salée et l'on bâtit de nouvelles salines en plaine, le long des cours d'eau, afin de faciliter le transport du bois, combustible nécessaire en grande quantité pour procéder à l'évaporation de la saumure.



² Plan cadastral des salines de Panex. 1708–1710. © ACV, GB 9c folio 46–4/.

³ Saline de Roche, actuel bâtiment administratif. Photo: P.-Y. Pièce.

Afin d'économiser ce bois, qui devient une ressource critique dans le gouvernement d'Aigle, on améliore les procédés de graduation, technique permettant de concentrer la saumure sous l'effet du vent et du soleil avant de l'évaporer.

La multiplication des sites de production entraîne cependant des coûts d'exploitation importants. Berne se résout à fermer la saline de Roche, qui se transforme dès 1730 en centre administratif et de stockage. Celle du Rhône, située en face de Massongex, est abandonnée 7 ans plus tard. Peu avant la Révolution vaudoise, la saline d'Aigle subit le même sort, suite à la construction d'une nouvelle «saline modèle», aux Dévens sur Bex. Durant cette période, plusieurs personnalités marquantes se retrouvent à la tête des mines et salines. Isaac Gamaliel de Rovéréa, l'auteur de la carte du Gouvernement d'Aigle, Albert de Haller, le célèbre savant du Siècle des Lumières ou encore François Samuel Wild, le patricien bernois devenu patriote vaudois, participent activement à l'essor de l'entreprise.

La période vaudoise

Suite à la Révolution vaudoise de 1798, les mines et salines deviennent propriété de la République helvétique. Le canton de Vaud en hérite dès sa création et les conserve jusqu'en 1865, date à laquelle l'Etat envisage purement et simplement de tout abandonner. La concurrence de la nou-

velle saline de Schweizerhalle, ouverte une trentaine d'années plus tôt, et le développement du chemin de fer constituent une menace sérieuse. Mais les Vaudois ne se découragent pas. Ils obtiennent une concession et fondent la Compagnie des Mines et Salines de Bex. Encouragés par les innovations apportées durant 40 ans par le célèbre directeur des mines Jean de Charpentier, les nouveaux exploitants font à leur tour preuve d'inventivité et recherchent des techniques d'exploitation propres à baisser les coûts de production. Ils mettent en œuvre la technique de dessalaison du roc sur place, en noyant de grandes salles souterraines. Ils apportent également des innovations aux salines, où les anciennes poêles font place à de nouvelles chaudières chauffées à la houille noire. L'apparition de la thermo-compression permet de plus grandes économies d'énergie encore. Enfin, une dernière innovation de taille sauve l'exploitation une nouvelle fois. Grâce à la mise en œuvre des premières foreuses au cœur de la mine, on parvient à localiser précisément les gisements de sel. Puis l'on utilise ces forages pour injecter de l'eau sous pression dans le massif salifère, qui, une fois saturée, remonte à la surface par le même trou de sonde. La dessalaison peut désormais se faire de manière automatisée.

La fusion

En 1916 déjà, la Compagnie des Salines suisses du Rhin tente de

faire main basse sur les Salines de Bex. Mais à cette époque, les Vaudois lancent une pétition afin que le «joyau inestimable que possède le canton de Vaud ne soit pas échangé contre un plat de lentilles». Un siècle plus tard, l'histoire se répète, mais cette fois, l'union est consacrée et les salines vaudoises ont vécu.

LES MINES ET SALINES EN TANT QUE BIEN CULTUREL

Les mines et salines du canton de Vaud constituent clairement un bien culturel de grande valeur. En outre, la diversité des objets concernés, tant au niveau de leur fonction que de leur répartition géographique, justifierait également leur classement dans l'Inventaire PBC.

Des objets remarquables

Des premières installations érigées à Salin sur Ollon aux récents bâtiments touristiques implantés à l'entrée de la mine du Bouillet, on mesure l'impact de 5 siècles d'exploitation du sel dans la région. Durant cette longue période, galeries, réservoirs souterrains, puits, bâtiments de graduation, bassins de flottage, salines, maisons factoriales et hôtels avec bains salés ont été construits. De cette époque, il reste de nombreux témoignages:

- A Salin sur Ollon, un très bel ensemble composé du pilier



de soutènement d'un ancien bâtiment de graduation, de la maison factorale de 1727 et du réservoir souterrain du début du XVIII^e siècle figure à l'inventaire des monuments vaudois.

- A Roche, la maison factorale, les magasins à sel, la résidence d'Albert de Haller, le parc dans lequel s'élevaient les bâtiments de graduation, le bassin de flottage et les vestiges du barrage voûte de 1695 rappellent le prestigieux passé de la cité rotzérane.
- A Aigle, saline et maison du directeur trônent encore fièrement non loin des rives de la Grande Eau, par laquelle arrivait le bois nécessaire à la cuisson de la saumure. Du bassin de flottage, par contre, il ne reste rien.
- A Bex, en face de Massongex, l'éphémère saline du Rhône vient d'être entièrement rénovée et accueille désormais un centre équestre.
- Aux Dévens, les deux ailes de la saline conçue par François Samuel Wild existent toujours. L'une d'elles a été rénovée et transformée en habitations.
- Au Bévieux enfin, la grande concentration de bâtiments dans un lieu exigu atteste du développement continu du site, des années 1680 à aujourd'hui. L'ancien bassin de

flottage a été entièrement détruit lors d'une correction de l'Avançon faite au début des années 2000. Le site figure à l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale à protéger en Suisse (Inventaire ISOS).

Cet ensemble, encore trop peu perceptible du grand public, mérite une attention particulière au niveau de sa protection et de sa mise en valeur, car il concerne un cas unique en Suisse.

LES MINES ET SALINES EN TANT QU'OBJET TOURISTIQUE

Depuis fort longtemps, les mines et salines attirent les visiteurs, et bien avant le passage, en 1754, de Jean-Jacques Rousseau à la saline du Bévieux, plusieurs Guides du voyageur incitent déjà les premiers touristes à venir admirer

4 Saline d'Aigle. Photo: P.-Y. Pièce.

5 Saline des Dévens sur Bex, durant la rénovation de l'aile gauche. Photo: P.-Y. Pièce.

les installations où l'on produit le sel. La mode perdure au cours du XIX^e siècle: Johann Gottfried Ebel, dans son *Manuel du voyageur en Suisse* de 1837, conseille aux étrangers de se rendre à la saline des Dévens pour y voir «les chaudières de sel et les bâtiments de graduation», tout en les incitant à observer «la célérité avec laquelle on obtient le sel, sa grande beauté, et la sage économie qu'on fait dans ces salines de la chaleur des fournaises». Côté mine, ce sont les mineurs qui prennent en charge les visiteurs, en les équipant sommairement d'une capuche et d'une lampe à huile.



6 Saline et bâtiment de graduation des Dévens sur Bex. Dessin réalisé par Philippe Broyon vers 1855, à l'âge de 11 ans. Collection privée.
Photo: P.-Y. Pièce.



Au XX^e siècle, seule la saline du Bévieux poursuit son activité, et la visite de la mine constitue toujours un pôle d'attraction. Cependant, peu de changements sont perceptibles au niveau touristique avant les années 1970, lorsque diverses pièces sont rassemblées à l'intérieur de la mine du Bouillet pour être présentées au public. Presque simultanément, une autre initiative voit le jour à Aigle, avec la création du Musée du sel, regroupant plus de 400 objets. Il faut attendre 10 ans encore pour qu'un véritable projet touristique débute à la mine de sel de Bex. Sa réalisation, confiée au muséologue Serge Tcherdyne, permet d'augmenter considérablement le flux des visiteurs. Les aménagements inaugurés en 1984 constituent aujourd'hui encore le cœur de la visite souterraine, et chaque année, près de 65'000 visiteurs en bénéficient.

En 2008, le Sentier du Sel est inauguré entre les sites sauniers de Salin sur Ollon, les Dévens et le Bévieux sur Bex. Ce sentier didactique de 12 km constitue une

première dans la valorisation des différents sites liés à l'exploitation du sel dans l'actuel Chablais. L'Association Cum Grano Salis, qui fête cette année ses 5 ans, se charge de la gestion de cet outil touristique. Elle poursuit d'autre part ses recherches historiques et propose de multiples activités dans le cadre d'événements culturels de portée nationale, afin de faire connaître ce patrimoine à un large public.

PERSPECTIVES

La mise en valeur du patrimoine saunier de l'actuel Chablais vaudois constitue un défi qu'il faut relever. Durant près de 50 ans, différentes initiatives ont vu le jour, mais elles n'ont pas encore permis de réaliser un projet touristique cohérent. Le potentiel existe et la mise en relation du monde souterrain avec tous les autres sites liés autrefois à la production du sel devrait permettre la création d'un réseau patrimonial régional original. Suite à la fusion des deux identités, l'avenir

économique de la Saline de Bex est désormais lié au destin des Salines Suisses. Quel sera l'impact de ce regroupement au niveau touristique? Il est encore trop tôt pour le savoir, mais il faudra dans tous les cas dégager des moyens financiers pour améliorer l'offre actuelle. En étendant la visibilité de ce patrimoine multi-centenaire au monde extérieur, on se donnera la possibilité d'augmenter son attractivité.

LIENS

- Association Cum Grano Salis
www.cumgranosalis.ch
- Le Sentier du Sel
www.sentierdusel.ch

SALZBERGWERKE

ALS KULTURDENKMÄLER

IM KANTON WAADT

Die ältesten Erwähnungen zur Salzproduktion in der Schweiz stammen aus der Mitte des 16. Jahrhunderts. Damals erhielt Nicolas de Graffenried von den Bernern eine Konzession, um eine salzhaltige Quelle in der Nähe von Ollon ausbeuten zu können. Die Entdeckung dieses «schönen Schmuckstücks» markiert den Beginn des Kampfes um das «weisse Gold» [Salz] in der Schweiz.

In einem Zeitraum von fast 500 Jahren wurden in diesem Zusammenhang zahlreiche Gebäude errichtet. Dieses einzigartige Ensemble ist weitgehend erhalten geblieben und ermöglicht es, die Anstrengungen von Bernern und Waadt-

ländern, sich aus der Abhängigkeit von Salzlieferungen aus dem Ausland zu befreien, entsprechend zu würdigen.

Zeugen dieser Jahrhunderte alten Geschichte sind heute noch zu sehen in Salin, Roche, Aigle oder Bex. Galerien und Solereservoirs im Berginnern, Staubecken für das Flößen von Holz, Salinen, Überreste von Gradierhäusern sowie Vertriebshäuser stellen ein zusammenhängendes kulturelles Erbe dar, das es auf regionaler Ebene aufzuwerten gilt.

Die Erforschung der Suche nach dem Salz umfasst und beleuchtet fünf Jahrhunderte der Entwicklung von Wissenschaft und Technik, in deren Verlauf zahlreiche Persönlichkeiten eine grössere Rolle spielten: z. B. Isaac Gama-liel de Rovéréa, Albert de Haller, François Samuel Wild und Jean de Charpentier.

Es ist von grosser Bedeutung, das gesamte kulturelle Erbe zu betrachten, welches mit der Salzgewinnung in Verbindung steht, um es bewahren und erhalten zu können. Mit diesem Ziel betreibt der Verein «Cum Grano Salis»

historische Forschung und arbeitet kontinuierlich an der Aufwertung dieser Odyssee des «weissen Goldes».



LE SALINE: UN PATRIMONIO DEL CANTON VAUD

8 Le saline del Rodano poco prima
del loro rimodernamento.

Photo: P.-Y. Pièce.



Le più antiche annotazioni concernenti la produzione di sale in Svizzera risalgono alla metà del XVI secolo, quando Berna accordò a Nicolas de Graffenried una concessione per lo sfruttamento di una sorgente salina nei pressi di Ollon. La scoperta di questo «magnifico gioiello» segnò l'inizio della lotta per il cosiddetto «oro bianco» in Svizzera.

7 Immagine a sinistra, pag. 52: entrata della miniera di Bouillet a Bex. Litografia di X. A. Knesing, XIX secolo. Foto: P.-Y. Pièce.

7 Bild links, S. 52: Eingang zur Mine von Bouillet in Bex. Lithografie von X. A. Knesing, 19. Jahrhundert. Foto: P.-Y. Pièce.

Sull'arco di quasi 500 anni, sono stati eretti numerosi edifici per questa attività. Un insieme unico nel suo genere, in gran parte ben conservato, che permette di ammirare gli sforzi intrapresi dai Bernesi prima e dai Vodesi poi nell'intento di liberarsi dalla dipendenza dall'estero per l'approvvigionamento di sale.

Le testimonianze di questa epopea sono tuttora visibili a Salin, Roche, Aigle e Bex. Gallerie e serbatoi per la salamoia scavati nella montagna, bacini per la fluitazione del legname, rovine di edifici per l'estrazione del sale, saline e magazzini costituiscono un patrimonio coerente nel loro insieme che si tratta di valorizzare a livello regionale.

Lo studio storico della ricerca del sale mette in evidenza cinque secoli di evoluzione tecnica e scientifica, nel corso dei quali numerose personalità come Isaac Gamaliel de Rovéréa, Albert de Haller, François Samuel Wild e Jean Charpentier hanno rivestito un ruolo di spicco.

Per poterlo tutelare e salvaguardare, è importante far conoscere il patrimonio culturale legato all'estrazione del sale nel suo insieme. Con questo obiettivo l'associazione «Cum Grano Salis», unica nel suo genere, porta avanti la ricerca storica e si adopera per valorizzare l'odissea dell'oro bianco.

- Association Cum Grano Salis
www.cumgranosalis.ch
- Le Sentier du Sel
www.sentierdusel.ch

THE SALT MINES OF VAUD: WORTH THEIR WEIGHT IN GOLD

The earliest evidence of salt production in Switzerland dates from the mid-16th century, when the Bernese granted Nicolas de Graffenried a licence to exploit a salt spring not far from Ollon in Western Switzerland (canton of Vaud). The discovery of this “dazzling jewel” heralded the start of a “white gold” [salt] battle in Switzerland.

In the space of roughly 500 years, Switzerland had a fully-fledged salt mining industry. The unique collection of buildings and facilities that were built to accommodate the production of this precious resource have remained largely intact and bear witness to the efforts of the people of Bern and Vaud to break free from their dependency on salt imports.

Vestiges of this centuries-old industry – mine galleries and salt-water reservoirs carved out within the mountains' core, reservoirs for floating timber, remnants of salt works, and trading houses – can still be seen today in places such as Salin, Roche, Aigle and Bex. Collectively, they are an important part of the region's cultural heritage and merit recognition as such.

The history of the exploration and search for salt is also the history of scientific and technological advances over half a millennium, during the course of which many leading personalities played an important role, such as Isaac Gamaliel de Rovéréa, Albert de Haller, François Samuel Wild and Jean de Charpentier.

More needs to be done to ensure that the cultural assets bequeathed by the Swiss salt mining industry are preserved and given the recognition that they deserve. To this end, the “Cum Grano Salis” society was founded. As well as carrying out historical research, its members work tirelessly to raise awareness of the importance of Switzerland's odyssey in search of white gold.

- Association Cum Grano Salis
www.cumgranosalis.ch
- Le Sentier du Sel
www.sentierdusel.ch

BERGWERKE ALS SPEZIALFÄLLE VON NATIONALER BEDEUTUNG IM KGS-INVENTAR 2009

- AG:** Salzbohrtürme in Bad Zurzach;
SG: Gonzen-Bergwerke in Sargans: Minen, Ruinen und Schotterwerk;
VD: Complexe salifère de Bex;
VS: Siedlungsruinen des Goldbergwerks Gondo in Zwischbergen.

Einige weitere Bergwerke sind zudem als Objekte von regionaler Bedeutung im KGS-Inventar aufgeführt.

L'ANTICA MINIERA DI CARENA E LA VIA DEL FERRO

BENI CULTURALI INTEGRATI IN UN PROGETTO TURISTICO



Christian Bordoli, membro del Gruppo per la Valle Morobbia, organizzatore di escursioni guidate sulla Via del Ferro, collaboratore allo studio e alla realizzazione del progetto Via del Ferro e appassionato escursionista.



Mauro Marconi, membro del Gruppo per la Valle Morobbia, organizzatore di escursioni guidate sulla Via del Ferro e appassionato escursionista.

Le miniere non vengono sempre considerate «casi speciali» nell'Inventario PBC. Soprattutto quando si tratta di opere molto antiche, si possono considerare a giusta ragione alla stessa stregua dei siti archeologici. Ne è un esempio l'antica miniera di Carena (TI), un oggetto classificato d'importanza nazionale nell'Inventario PBC 2009. Il seguente articolo illustra come un progetto turistico, volto a rendere accessibili al pubblico dei beni culturali pregiati e i sentieri che li collegano, contribuisca a capire meglio la nostra storia.

Il nostro territorio è disseminato di opere umane che oggi stentiamo a conoscere e a riconoscere. Girando per valli, monti ed alpi ci si imbatte in segni, manufatti e costruzioni il cui scopo ci sfugge e sembra incomprensibile.

Il Maglio di Carena avrebbe probabilmente subito questo destino, se negli ultimi anni la Regione Valle Morobbia, con il determinante contributo dell'Ufficio dei beni culturali del Cantone, del Museo cantonale di storia naturale, della Pro Patria, del Comune di Giubiasco e di altri enti, non si fosse impegnata per il suo recupero. E' nata così la Via del Ferro, itinerario escursionistico tematico, tra la Valle Morobbia (Svizzera) e le Valli Cavargna e Albano (Italia).

La Via del Ferro offre la possibilità agli escursionisti di ripercorrere le strade utilizzate dai trasportatori per portare il ferro estratto

e lavorato a Carena verso il Ceresio e il Lario. Il percorso si snoda da Carena fino al confine situato alla Bocchetta di Sommafiume, per poi proseguire in due diverse direzioni a scelta: salendo il Motto della Tappa ci si avvia verso la Val Cavargna e le sponde del Ceresio, scendendo invece verso Garzeno si percorre la Valle d'Albano sino alle rive del Lario. Sul percorso si possono osservare ancora oggi numerose testimonianze dell'importante attività siderurgica che si sviluppò nel passato tanto in Morobbia quanto in Cavargna e Albano: vestigia di insediamenti, carbonaie, stazioni di posta, zone di estrazione (cave, miniere) e di lavorazione (altiforni, fucine, magli ad acqua).

UNA LUNGA STORIA

Oggi possiamo solo immaginare cosa potesse rappresentare la siderurgia per l'economia delle tre vallate. Solo per far funzionare forni e magli occorreavano decine di persone. C'era chi si occupava di estrarre il ferro dalle miniere, chi procedeva al taglio dei boschi per procurare il legname a chi produceva il carbone, che serviva ad alimentare i fuochi di coloro che lavoravano ai forni fusori e nelle fucine. Si trattava di mastri, operai e relativi aiutanti che svolgevano mestieri i cui nomi appartengono, perlomeno dalle nostre parti, al passato: minatori, boscaioli, carbonai, maestri da forno e maestri fabbri. Altrettanto sconosciuti ai giorni nostri sono i portini della vena, i portini del

¹ In marcia tra l'alpe di Giumello e Sommafiume. Foto: © Mauro Marconi.





2 Maglio e forno di Carena dopo il restauro – vista della strada agroforestale. Foto: © Christian Bordoli.

carbone ed i cavallanti: coloro che assicuravano il trasporto di materie prime e lavorate lungo i sentieri riscoperti dalla Via del Ferro.

Quella del ferro è una lunga storia, che ci riporta indietro di secoli. In base ai documenti rinvenuti ed alle ricostruzioni fatte, si presume che le prime attività siderurgiche in Valle Morobbia furono avviate nella seconda metà del 1400. Artefice dell'impresa fu il casato dei Muggiasca, famiglia di origini comasche insediatisi a Bellinzona. Sembra che questo primo tentativo non diede i risultati sperati e si sa che l'impianto siderurgico fu distrutto nel 1478 da un manipolo di «guerrieri liberi» (frige knechte) al seguito dell'esercito svizzero che assediava in quel momento Bellinzona. Non si hanno più informazioni sull'esistenza e la relativa importanza di attività siderurgiche in Morobbia fino alla seconda metà del settecento. La Cà dal Fer a Carena (casa padronale in cui avevano sede gli uffici) ed il complesso del Maglio furono infatti costruiti negli anni 1792/93 per iniziativa del medico bellinzonese Giovanni Bruni, che ridiede impulso all'industria morobbiotta. Il definitivo abbandono delle attività fu sancito da un incendio che nel 1831 devastò il complesso siderurgico.

Ancor più lontane sono le origini dello sfruttamento del ferro in Val Cavargna, di cui si ha traccia sin dall'ottavo secolo. Anche su queste terre il casato dei Muggiasca investì le proprie risorse nella seconda metà del XV secolo, come in Valle Morobbia. A ricordarci l'importanza dell'industria del ferro vi sono però le più tarde vestigia dei Forni Vecchi, sotto San Nazzaro nei pressi del torrente Cuccio. La storia ci racconta che il complesso funzionò fino alla seconda metà dell'Ottocento, quando gli ultimi proprietari (la Rubini, Falck, Scalini e C.) decisero di chiuderlo per concentrare le proprie attività sul Lario. E proprio sul Lario, in Valle d'Albano, si trovano altre vestigia, alcune miniere ormai scomparse e lo stabilimento siderurgico della Falck a Dongo.

DE SFRÒS, DE GUÈRA E ALTRI STÒRI

Percorrere la Via del Ferro ci permette di scoprire una parte di storia sconosciuta. I paesaggi della Via non ci parlano però solo di ferro. L'escursionista che la percorre può scoprire o immaginare anche i sentieri percorsi dai contrabbandieri, che tra mille pericoli varcavano il confine con le loro briccole sulle spalle. Dalla Val Cavargna, gli sfrositt viaggiavano

sia in direzione della Morobbia che della Val Colla. La dogana di Carena e la caserma della finanza di Cavargna ci ricordano un tempo in cui le nostre montagne non erano luogo di svago e riposo ma di commercio più o meno legale.

Così come le casermette in territorio svizzero e la strada militare in Italia ci ripropongono alla memoria i due conflitti mondiali. Fortunatamente questi luoghi non furono teatro di guerra, ma la presenza dei militi da una parte e dall'altra del confine non mancò.

La Via del Ferro vale la pena di essere percorsa anche al di là dei presupposti storici che ne hanno favorito il recupero. Il sentiero passa attraverso zone belle, che offrono panorami di sicuro fascino.

IL PERCORSO

Il cammino inizia, sul versante svizzero, a Carena. All'ingresso del paese, la piazzetta commemorativa realizzata dalla Regione Valle Morobbia con la collaborazione del Gruppo Per la Valle Morobbia, merita una sosta.

Si prosegue poi lungo la strada forestale che conduce verso l'Alpe di Giumello. Superato il Maglio di Carena (fig. 2; che si raggiunge in una mezz'oretta di cammino dall'abitato) dopo un breve tratto e superato il ponte sulla Morobbia, si raggiunge la Corte del forno, dove si presume che i Muggiasca avevano il loro impianto.

3 Entrata della miniera diritta in Valletta, recuperata nel 2006. Foto: © Christian Bordoli.

4 Carbonaia della Valletta in fase di costruzione. Foto: © Silvano Codioli, già presidente della Regione Valle Morobbia.



Dopo circa un chilometro sulla strada forestale una deviazione a destra verso l'alpe di Pisciarotto porta in circa 20 minuti alle due miniere riscoperte nel 2005 sul versante sinistro della Valletta e ora visitabili (fig. 3). Tornati sulla strada forestale si imbecca il sentiero che porta alla carbonaia dimostrativa costruita nel 2004 dalla Regione Valle Morobbia in località Valletta (fig. 4). La carbonaia è stata costruita in modo stabile, con uno spaccato centrale per osservare il sistema di accatastamento della legna ed il «camino», dal quale si accende la catasta.

Dalla carbonaia ci si inoltra in un magnifico bosco di faggi e con una salita di un'oretta si giunge al corte di Giumello, dove in estate è ancora possibile sentire i campanacci delle vacche al pascolo.

Superando il dosso sopra Giumello, il cui panorama sulla Morobbia, il piano di Magadino e le alpi ticinesi è meraviglioso, ci si incammina verso il Piano delle Pecore, nei pressi del quale troviamo una torbiera. In un paio d'ore si giunge quindi la Bocchetta di Sommafiume, confine con l'Italia, da qui, seguendo la vecchia strada militare, si può scendere verso Brezeglio e Garzeno in Valle d'Albano per raggiungere poi il lago di Como a Dongo, località conosciuta anche per la presenza dell'acciaieria Falck, ancora in attività sino a agli anni '80 del secolo scorso, impianto siderurgico che ha segnato la storia recente di questa zona per importanza economica e sociale.

Per raggiungere invece la Val Cavargna, dalla Bocchetta di Sommafiume si affronta l'ultima salita fino al Motto della Tappa, culmine dell'escursione a 2078 m/sm. Da qui la Via scende fino a Vegna, passando per l'Alpe Stabiello. Suggeritivo è l'attraversamento dei Monti Pianca, che denotano l'esistenza di un'attività pastorizia ed agricola ancora presente in Cavargna.

A Cavargna è possibile pernottare e visitare il museo dell'Associazione Amici di Cavargna. Le dieci sezioni del museo meritano sicuramente una visita, grazie alla quale è possibile conoscere meglio le condizioni di vita di una volta e, soprattutto, apprezzare l'incredibile capacità di adattamento e l'ingegnosità delle popolazioni di montagna.

Lasciata Cavargna, la Via del Ferro propone altre due tappe degne di considerazione: i Forni Vecchi e Ponte Dovio. Entrambe le località stanno purtroppo subendo le ingiurie del tempo. Alcuni interventi, già annunciati dalle autorità italiane, dovrebbero tuttavia permetterne un recupero parziale. Anche in Cavargna, come in Morobbia, si può visitare una suggestiva miniera situata in località Mezzano sopra San Nazaro.

La Via si conclude infine a S. Pietro Sovera, da dove è possibile rientrare in Ticino con la corriera di linea sino a Lugano.

Il percorso è lungo in totale circa 25 km (percorrendo la Val Cavar-

gna) e un po' meno sino a Garzeno in Val d'Albano e l'escursione deve essere suddivisa almeno in due tappe. I pannelli didattici dislocati lungo il percorso guidano l'escursionista alla scoperta dell'industria del ferro. Diverse varianti sono inoltre possibili tanto in Val Morobbia quanto in Val Cavargna.

DA SAPERE

Il periodo ideale per percorrere la Via del Ferro va dalla tarda primavera fino all'autunno. In quota la presenza di neve anche in giugno può rendere difficoltoso il transito. Il sentiero è classificato come EE (escursionisti esperti). Alcuni tratti possono creare difficoltà a persone che soffrono di vertigini. In territorio italiano, il tratto da Forni Vecchi a Sora passa attraverso una zona soggetta a smottamenti. È opportuno informarsi con anticipo sulle condizioni del sentiero.

Il percorso tematico della Via del Ferro è nato dalla collaborazione tra la Regione Valle Morobbia (ora Fondazione Valle Morobbia) e le Comunità Montane italiane Alpi Lepontine e Alto Lario (ora Comunità Montana Valli del Lario e del Ceresio), con due progetti transfrontalieri Interreg. Un opuscolo con informazioni dettagliate e la cartina dei percorsi è stato pubblicato ed è disponibile presso gli uffici di Bellinzona Turismo (www.bellinzoneaturismo.ch).

Testo tratto da:
www.gpvm.ch/gpvm/ferro.html

**DIE ALTE MINE
VON CARENA UND
DIE EISENSTRASSE**

**L'ANCIENNE MINE
DE CARENA
ET LA ROUTE DU FER**

**THE OLD MINES
OF CARENA AND
THE VIA DEL FERRO**

Nicht immer werden Minen innerhalb des KGS-Inventars als «Spezialfälle» bezeichnet. Gerade wenn es sich um ältere Anlagen handelt, fallen sie durchaus auch in den Kompetenzbereich der Archäologie. Ein solches Beispiel ist etwa die alte Mine von Carena (TI), ein Objekt von nationaler Bedeutung im KGS-Inventar. Der Beitrag zeigt, wie ein Tourismusprojekt Kulturgüter und die sie verbindenden Wege der breiten Öffentlichkeit zugänglich macht und so einen Beitrag zu einem besseren Verständnis der Geschichte liefert.

Die Wanderung über die Via del Ferro, die «Eisenroute», bietet Gelegenheit, Zeugen der frühen alpinen Eisenindustrie sowie alte Handelswege zu entdecken – darunter den archäologisch freigelegten ehemaligen Hochofen und die Hammerschmiede in Carena. Diese war bis zu einem Brand im Jahr 1831 in Betrieb.

Les mines ne sont pas toujours considérées uniquement comme des «cas spéciaux» dans l'Inventaire PBC. En effet, les mines anciennes relèvent aussi du domaine de l'archéologie. La mine de Carena (TI), classée comme objet d'importance nationale dans l'Inventaire PBC, en est un bon exemple. L'article explique comment un projet touristique permet au grand public de découvrir un bien culturel, ses voies d'accès et son histoire.

Une promenade sur la Via del Ferro, la «route du Fer», est l'occasion d'aller à la rencontre de témoins de l'industrie sidérurgique alpine et d'anciennes voies marchandes, notamment les hauts-fourneaux et les forges mis au jour lors de fouilles archéologiques à Carena et qui ont fonctionné jusqu'à ce qu'un incendie les ravage en 1831.

www.gpvm.ch/gpvm/ferro.html

Mines are not always classified in the PCP Inventory as “special cases”. Older examples, for instance, are justly classified as archaeological sites. This is the case for the old mines of Carena in the canton of Ticino, which appear in the PCP Inventory under “objects of national importance”. The following article illustrates how a tourism project can bring people closer to their cultural heritage and, in doing so, improve our understanding of the past.

The Via del Ferro (iron road) trail offers a fascinating insight into the early iron industry in the Alps and trade routes, including the former blast furnace and hammer smithy in Carena, which was discovered during an archaeological dig. It had been a working smithy right up until 1831 before being ravaged by a fire.

www.gpvm.ch/gpvm/ferro.html

ARCHÄOLOGISCHE «BERGWERK-BAUTEN» ALS A-OBJEKTE IM KGS-INVENTAR 2009

- AG:** Römischer Steinbruch, Würenlos
Ziegelmatte/Zotzelacker, römische Ziegelei, Hunzenschwil
- BE:** Forêts du Beucle, mine de fer médiévale, Monible
Le Van, verrerie médiévale/mittelalterliche Glashütte, La Heutte
- BL:** Dürsteltal, mittelalterlicher Bergbau, Langenbruck
Stälzer, neolithische Silexabbaustelle/Silexschlagplatz, Lampenberg
- JU:** Löwenburg, station paléolithique en plein air/mines de silex néolithiques, Pleigne
- OW:** Frühneuzeitliche Verhüttungsanlage Melchtal, Kerns
- TI:** Antica miniera a Carena, Sant'Antonio
- VD:** La Raisse/En Favarges, carrière romaine, Concise
Sidérurgie préhistorique/médiévale, Romainmôtier-Envy

DAS SCHWEIZER SEILBAHNINVENTAR



Dr. Oliver Martin, 1970, Architekt, leitet seit 2012 die Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege im Bundesamt für Kultur (BAK).

Die Schweiz ist ein Seilbahnland. Etliche der rund 3'000 Anlagen sind von grosser kulturhistorischer Bedeutung. Das Bundesamt für Kultur (BAK) hat deshalb gemeinsam mit anderen Behörden, Fachstellen, Verbänden und Organisationen ein Hinweisinventar mit 129 bedeutenden Anlagen veröffentlicht.

Das Schweizer Seilbahninventar ist im Internet abrufbar unter www.seilbahninventar.ch/. Einige wenige Objekte sind auch Bestandteil des KGS-Inventars (vgl. Kasten, S. 64).

TOURISMUS UND INGENIEURSKUNST: ANTRIEB FÜR DEN SEILBAHNBAU

Dank der neuen Eisenbahnverbindungen gelangten Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr Touristen in die Alpen. Die Erschliessung der Berggipfel, ohne dass die Gäste grössere Anstrengung auf sich nehmen mussten, wurde zuerst mit dem Bau von Zahnradbahnen angestrebt. Der Grad der Steigung, welche diese überwinden können, ist aus technischen Gründen aber begrenzt, was letztlich die Entwicklung der modernen Seilbahnen beschleunigte: Die erste touristisch genutzte Seilbahn der Welt, die Standseilbahn Giessbach zum gleichnamigen Hotel am Brienersee, wurde 1879 eröffnet. Eine der ersten Luftseilbahnen für den Personentransport überhaupt war der sogenannte Wetterhorn-

aufzug in Grindelwald von 1908. Im Jahr 1934 wurde in Davos der erste Bügelskilift der Welt eröffnet, und 1945 in Flims die weltweit erste kuppelbare Sesselbahn, dank der mit dem nun möglich gewordenen Abkuppeln eines Sessels vom Förderseil in den Stationen ein bequemes Ein- und Aussteigen möglich wurde. Diese und weitere herausragende Neuerungen und Weiterentwicklungen in der Seilbahntechnik sind für die Schweizer Tourismus- und Verkehrsgeschichte von fundamentaler Bedeutung.

Grosse Leistungen des Ingenieurwesens, der Baukunst sowie unternehmerisches Engagement und das Streben nach Innovation konkretisieren sich im Seilbahnbau auf faszinierende Weise. Die Anerkennung der Seilbahnen als für die Schweiz wichtige technische und bauliche Zeugen scheint deshalb evident. Trotzdem wurden die Seilbahnen als Denkmäler lange Zeit vernachlässigt, und das Fehlen fundierter Grundlagen verunmöglichte eine systematische denkmalpflegerische Beurteilung in diesem Bereich. Insbesondere die Diskussionen über Ersatzanlagen für die beiden Sesselbahnen zum Oeschinensee in Kandersteg und auf den Weissenstein in Oberdorf, die letzten mit den legendären kuppelbaren Von-Roll-Seilklemmen, machten deutlich, dass eine umfassende Übersicht zum historischen Seilbahnbestand in der Schweiz dringend notwendig war – ein entsprechendes Inventar sollte diese Lücke schliessen.

Dieser Artikel beruht – mit Dank an Karin Zaugg Zogg – auf den Erläuterungstexten des Schweizer Seilbahninventars.



BREIT ABGESTÜTZTE FACHBEGLEITUNG

Das Schweizer Seilbahninventar wurde unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur (BAK) gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), dem Verband der Schweizer Seilbahnen (SBS), dem Interkantonalen Konkordat für Seilbahnen und Skilifte (IKSS), der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) sowie der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (GSK) erstellt. Von den rund 3'000 von Bund und Kantonen reglementierten Seilbahnen der Schweiz (Standseilbahnen, Pendelbahnen, Umlaufbahnen und Skilifte) wurden 129 Anlagen aufgrund ihrer besonderen kulturhistorischen und/oder technischen Bedeutung ins Inventar aufgenommen: Das Inventar umfasst 67 Seilbahnen von nationaler und 44 Anlagen von regionaler Bedeutung im Sinne des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) sowie 18 besonders innovative Seilbahnanlagen, die weniger als 20 Jahre alt und damit noch «zu jung» für eine Einstufung waren. Das Seilbahninventar ist selbstredend kein Bundesinventar im Sinne von Art. 5 NHG, sondern ein Hin-

weisinventar der Verwaltung ohne direkte Rechtswirkung. Der Bund verfügt damit nun über eine Grundlage für die Beurteilung der Bahnen im Rahmen von Plangenehmigungs- und Konzessionierungsverfahren nach Bundesrecht. Das Inventar soll Bund und Kantonen, allen involvierten Behörden und Organisationen, dem Tourismus, interessierten Privatpersonen und vor allem auch den Betreibern der Bahnen als Grundlage dienen.

INVENTARISIERUNG

Seilbahnen sind komplexe technische Systeme. Sie sind Werke eines innovativen, vielschichtigen Schaffens und bilden ein spannungsvolles Zusammenspiel von technischen und wirtschaftlichen, politischen, soziokulturellen und landschaftlichen Faktoren. Die Einstufung von Seilbahnanlagen als Denkmäler setzt daher in der Betrachtung aller sich wechselseitig beeinflussenden Grössen an. Zudem sind Seilbahnen wie andere Transporteinrichtungen ausserordentlich dynamische Güter. Die fortwährende Entwicklung und die rasche Veränderung der Anlagen gehören zum Wesen dieser tech-

nischen Einrichtungen. Sowohl Komplexität als auch Dynamik bilden einen massgeblichen Aspekt des Zeugniswertes von Seilbahninstallationen.

Das Inventar berücksichtigt die bei den verantwortlichen Institutionen von Bund und Kantonen registrierten Anlagen. Klassierte militärische Einrichtungen sowie Anlagen, die im Sinne betrieblicher Installationen als feste Anlageteile von Gebäudekomplexen oder Einrichtungen qualifiziert werden können, wurden von der Bewertung ausgeschlossen: Deshalb sind Schrägaufzüge und Aufzugsvorrichtungen in Wohn- respektive Terrassensiedlungen, in Fabrikkomplexen oder in militärischen Festungsbauwerken ebenso wie alle Vertikalaufzüge ausgeklammert. Auch die Gattung der mobilen, als Übungs- oder Zubringerlifte eingesetzten Kleinskilifte wurde ausgeschlossen.

Die kulturgeschichtliche und seilbahntechnische Bedeutung jeder Anlage wurde aufgrund verschiedener Bewertungskriterien anhand einer fünfstufigen Skala (von «bescheiden» bis «herausragend») beurteilt und je nach Seilbahntyp unterschiedlich ge-

1 *Pendelbahn Narraus–Fil da Cassons, Flims, 1956. Die Pendelbahn wurde 1956 zur Erschliessung des Cassonsgrats oberhalb von Flims erbaut und ist heute Teil des weitläufigen und gut erschlossenen Skigebiets «Weisse Arena». Sie gehört zu den ältesten weitestgehend original erhaltenen Von Roll-Pendelbahnen mit mittlerer Kabinengrösse und ist daher seilbahngeschichtlich von hoher Bedeutung. Die Kabinen sind zwar umgebaut worden, doch haben sich die Tal- und Bergstation, die Stützen und der Antrieb aus der Bauzeit erhalten. Frühere Anpassungen an die neusten Sicherheitsvorschriften erfolgten mit grösster Sorgfalt. Foto: © BAK / Erwin Bloch.*

wichtet. Die grösste Relevanz wurde den Kriterien «Seilbahntechnik» und «Authentizität» beigemessen.

Seilbahnen setzen sich aus mehreren Teilsystemen wie beispielsweise der «Fahrbahn» und der «Seiltechnik», dem «Antriebs- und Bremssystem», den «Fahrbetriebsmitteln» oder der «Elektronik und Kommunikation» zusammen. Die einzelnen Komponenten der Teilsysteme bilden den Kern dieser grossmassstäblichen Technikinstallationen: Sie wurden gesondert betrachtet und spezifiziert. Das Inventar umreiss und bewertet für jede Anlage die technischen Eigenheiten. Von Interesse ist dabei etwa, ob die Konstruktionen und Ausführungen von «besonderer» oder «typischer» Art sind und welche

Bedeutung die Lösungen innerhalb der einzelnen Seilbahnkategorie haben.

«Authentizität» bezieht sich im Zusammenhang mit Baudenkmalern vornehmlich auf die Originalität, d.h. auf die ursprüngliche, möglichst vollständig überlieferte Materie mit all ihren Zeitspuren. Seilbahnanlagen sind jedoch dynamische technische Systeme. Um ihre Funktion erfüllen zu können, müssen sich technische Einrichtungen laufend neuen Erfordernissen stellen; kontinuierliche Anpassungen sind daher unabdingbar. Die Authentizität eines sich stetig wandelnden technischen Denkmals hängt von der Art und Weise ab, wie sich dessen Komponenten – die materielle Substanz sowie die ideellen Faktoren wie Nutzung

und Funktion – erhalten respektive entwickelt haben. Dynamische technische Kulturobjekte können als authentisch bezeichnet werden, wenn ihr Wandel und ihre Entwicklung dem Massstab und den relevanten, Wert bestimmenden Charakteristika der Anlage entsprechen. Unter Wandel und Entwicklung von Anlagen sind insbesondere bauliche und technische Anpassungen zu verstehen, die im Bereich der Sicherheitseinrichtungen erfolgen oder die der Effizienzsteigerung und dem Komfort dienen, beispielsweise die Modernisierung von Kabinen. Das Ganze bzw. Intakte eines Kulturguts und seiner spezifischen Merkmale, d.h. seine Integrität, zeigt sich am Grad der Unversehrtheit der Anlage. Alle wesentlichen Komponenten, die zur Bedeutung der Installation beitragen, müssen umfassend abgebildet sein.

Weiter beurteilt das Inventar die konzeptionelle Berücksichtigung der anspruchsvollen Topografie und die Wahl der Linienführung



2 *Umlaufkabinenbahn Schönried–Rellerigrat, Gstaad, 1981. Die Bahn von 1981 ist aufgrund ihrer aufwendigen Kurvenlösung schweizweit einzigartig: In Bezug auf die Landschaft stellt das mächtige, an eine Achterbahn erinnernde Stützenbauwerk einen markanten Eingriff dar, seilbahntechnisch ermöglicht es eine ideale Linienführung. Foto: © BAK / Erwin Bloch.*



3

der Anlagen, die architektonische Qualität – namentlich jene der Stationsbauten –, die Hoch- und Kunstbauten, kulturhistorische Faktoren wie personen- oder firmengeschichtliche Umstände und die spezifischen wirtschaftlichen, touristischen und verkehrstechnischen oder militärischen Prämissen. Zudem können sich Seilbahnen mit besonderen natürlichen Faktoren überlagern oder mit diesen interagieren. Seilbahnanlagen und landschaftlich-örtlicher Kontext stehen in einer Wechselwirkung. Es wurde daher auch die Stellung der Installationen in der Landschaft beurteilt. Schliesslich kann bei grossmassstäblichen Einrichtungen wie Seilbahnen das ganzheitliche Zusammenwirken unterschiedlicher Faktoren eine zentrale Rolle spielen. In vielen Fällen steht eine Seilbahn nicht isoliert im Raum, sondern ist Teil einer zusammenhängenden oder übergeordneten Infrastruktur, was ebenfalls zur Charakterisierung der Anlage beiträgt.

ANWENDUNG

Das BAK als Fachstelle des Bundes für Denkmalpflege, Archäologie und Ortsbildschutz, das BAV als Leitbehörde der Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren für Seilbahnen nach Bundesrecht sowie die anderen Institutionen, die an der Erarbeitung des Inventars beteiligt waren, anerkennen die festgelegten Einstufungen der einzelnen Anlagen.

Das Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG) regelt das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen für Seilbahnen. Es gilt für alle Transportanlagen mit Seilantrieb, die der Personenbeförderung dienen, also für Luftseilbahnen, Standseilbahnen und Skilifte. Das Seilbahngesetz unterscheidet zwei Kategorien: die eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen und die kantonal bewilligten Anlagen.

3 *Standseilbahn Interlaken–Heimwehfluh, Interlaken, 1906. Von allen schweizerischen Seilbahnanlagen weist die Heimwehfluhbahn, eine elektrisch betriebene Standseilbahn mit eingleisiger Strecke und Abt'scher Ausweiche, am meisten historische Substanz auf. Abgesehen von einigen wenigen, aus Sicherheitsgründen notwendigen Nachrüstungen präsentiert sich die Anlage noch im Originalzustand von 1906, was ihren ausserordentlichen technikgeschichtlichen Wert begründet und sie zu einer hervorragenden Vertreterin der Standseilbahnen der zweiten Generation macht. Besonders bemerkenswert sind der Maschinenraum im Untergeschoss der Bergstation mit dem in allen wesentlichen Teilen unveränderten Bahnantrieb sowie die beiden zweiachsigen, mit Zangenbremsen ausgerüsteten Fahrgestelle der Firma Von Roll und die hölzernen, je 24 Personen fassenden Wagenkasten.*
Foto: © BAK / Thomas Batschelet.



4

4 *Skilift Hôtel du Parc I, Ollon, 1954. Der 1954 erstellte Giovanola-Lift des Hôtel du Parc I mit gekrümmter Linienführung zählt zu den ältesten und gleichzeitig einen bemerkenswerten Grundbestand aufweisenden Anlagen im Wintersportgebiet von Villars. Aufgrund seines guten Erhaltungszustands sowie der eindrucksvollen Kernsubstanz, aber auch hinsichtlich der Unternehmensgeschichte der Giovanola Frères S.A. in Monthey stellt der Skilift des Hôtel du Parc I ein ausserordentlich wertvolles Zeugnis der schweizerischen Seilbahntechnik dar.*
Foto: © BAK / Erwin Bloch.

EIDGENÖSSISCH KONZES- SIONIERTE SEILBAHNEN

Eidgenössisch konzessionierte Seilbahnen sind für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung von mehr als acht Personen pro Fahrspur bestimmt. Sie unterstehen dem BAV und benötigen eine Konzession, eine Plangenehmigung und eine Betriebsbewilligung des Bundes. Das Erteilen von Konzessionen und Bewilligungen (mit Einschluss der Plangenehmigung) zum Bau und Betrieb von Seilbahnen sind sogenannte Bundesaufgaben im Sinne des Natur- und Heimatschutzgesetzes. Der Bund muss bei der Erfüllung dieser Bundesaufgaben dafür sorgen, dass «Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben» (Art. 3, Abs. 1 NHG).

Seilbahnen können technische Denkmäler sein; der Bund ist deshalb verpflichtet, diese möglichst zu erhalten. Zur Umsetzung dieser Bestimmung holt das BAV als Leitbehörde in seilbahnrechtlichen Verfahren die Stellungnahme des BAK ein. Das BAK beurteilt die Vorhaben aus

der Sicht der Denkmalpflege, während das BAV im Rahmen seines Entscheidungsprozesses die Anliegen der Denkmalpflege gegenüber allen anderen zu berücksichtigenden Interessen abwägt.

KANTONAL BEWILLIGTE SEILBAHNEN

Bei Installationen ohne regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung oder bei Anlagen, die eine Förderkapazität von weniger als acht Personen pro Fahrspur aufweisen, sind die Kantone für die Bau- und Betriebsbewilligungen verantwortlich. Die denkmalpflegerische Beurteilung von Seilbahnanlagen und die Durchführung der entsprechenden Interessenabwägung im Rahmen des Bewilligungsverfahrens obliegen den Kantonen.

ERFAHRUNGEN UND RESONANZ

Das Schweizer Seilbahninventar wurde 2011 publiziert und dokumentiert den Bestand der historischen Seilbahnen der Schweiz mit dem Stichdatum vom Dezember 2010. Die Schweiz ist das erste

und bisher einzige Land, das über eine solche umfassende Beurteilung dieser Denkmalkategorie verfügt; dies führte denn auch zu einem höchst positiven Echo aus dem europäischen Umland. Neben dem hohen Dokumentationswert hat das Hinweisinventar auch Vorteile für die Verwaltung, indem es die Verfahrenseffizienz erhöht: Es gewährleistet aufgrund der umfassenden Übersicht eine systematische Beurteilung des kulturhistorischen Wertes der Objekte und macht schon zu einem frühen Zeitpunkt auf die Bedeutung ihrer Anlage aufmerksam. Weil die Einstufungen nicht mehr fallweise im Rahmen von Einzelprojekten festgestellt werden müssen, vereinfacht es die jeweiligen Verfahren. Das BAK nimmt in der Regel in den bundesrechtlichen Bewilligungsverfahren nur zu Vorhaben Stellung, die Seilbahnanlagen von nationaler Bedeutung betreffen.

Materiell ist die Bilanz ernüchternder. Bisher konnte in keinem Verfahren die Erhaltung einer nationalen Pendel- oder Umlaufbahn durchgesetzt werden. Selbst bei den aufgrund der anders gelagerten Sicherheitsrisiken einfacher scheinenden Beurteilung von Standseilbahnen mussten substanzielle Denkmalverluste in Kauf genommen werden. Wirtschaftliche Bedingungen wie Kapazitäts- und Komfortansprüche sind bei Anlagen in Skigebieten für deren Weiterbestehen zentral und überwiegen bei der Interessenabwägung gegenüber den Anliegen der Denkmalpflege.

OBJEKTE AUS DEM SCHWEIZER SEILBAHNINVENTAR ALS SPEZIALFÄLLE IM KGS-INVENTAR 2009

KGS-Objekt von nationaler Bedeutung (A-Objekt)

BE: Hotelkomplex Giessbach (inkl. Bahn, Schiffsstation)
Luftseilbahn Stechelberg–Schilthorn (3 Bahnen)
Reichenbachfall-Bahn, Meiringen

FR: Funiculaire Neuveville–Fribourg, Fribourg

KGS-Objekt von regionaler Bedeutung (B-Objekt)

NW: Talstation der Stanserhornbahn, Stans

TI: Funicolare degli Angioli, Lugano
Funicolare Piotta–Ritom, Quinto

VD: Funiculaire des Avants (Les Avants–Sonloup), Montreux

Hinweis: Die Bahn Piotta–Ritom ist im Seilbahninventar ein Objekt von regionaler Bedeutung, die anderen aufgeführten Bahnen sind dort als von nationaler Bedeutung eingestuft.

Aktuelle Sicherheitsbestimmungen, gestützt auf objektiv wirkende Normen, gelten bei historischen Bahnen weiterhin als nicht umsetzbar. Differenzierte Diskussionen zu alternativen Sicherheitsmassnahmen scheitern. Deshalb beschränkten sich die Wirkung des Inventars und die Anstrengungen der Denkmalbehörden bisher in den meisten Fällen auf die Berücksichtigung des Denkmalwertes im Sinne der Sicherstellung einer vertieften Interessenabwägung; immerhin kam es in der Regel zu Verbesserungen in der baukulturellen Qualität der Ersatzanlagen und der Hochbauten. Der Beweis, dass die aus denkmalpflegerischer Sicht sachgerechte Instandstellung einer historischen Pendel- oder Umlaufbahn auch unter

modernen Sicherheits- und Betriebsaspekten möglich ist, muss jedoch noch erbracht werden. Dies wird nur zu erreichen sein, wenn sich Betreiber und Denkmalbehörden gemeinsam für die Restaurierung einer Anlage einsetzen und in diesem Ansinnen von der Bewilligungsbehörde unterstützt werden.

L'INVENTAIRE DES INSTALLATIONS À CÂBLES DE SUISSE

Les funiculaires, téléphériques, télécabines, télésièges et téléskis sont de grande importance pour le tourisme et l'histoire des transports suisses. La Suisse est à l'origine de nombreux progrès techniques en matière d'installations de transport à câble. Ces installations sont donc de véritables témoins du savoir-faire technique et architectural de notre pays.

Pourtant, par manque de documentation de fond, l'importance des remontées mécaniques pour le patrimoine culturel a longtemps été négligée. C'est pourquoi l'Office fédéral de la culture (OFC) a élaboré un Inventaire des installations à câbles de Suisse, en collaboration avec l'Office fédéral des transports (OFT), les Remontées mécaniques suisses (RMS), le Concordat intercantonal sur les téléphériques et les téléskis (CITT), la Commission fédérale des monuments historiques (CFMH) et la Société de l'histoire de l'art en Suisse (SHAS).

Publié en 2011, cet inventaire recense 129 remontées mécaniques parmi les 3'000 installations existantes. Il évalue la technique utilisée, l'authenticité des installations, la prise en compte de la topographie et du paysage, la qualité architecturale de l'ouvrage, la situation ainsi que le contexte culturel et historique. Il ne s'agit pas d'un inventaire fédéral au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage mais d'un inventaire indicatif de l'Administration fédérale dépourvu d'effet

juridique direct. La Confédération dispose ainsi d'un instrument permettant d'évaluer les installations à câbles dans le cadre de l'examen de demandes de concessions ou de procédures d'autorisation. L'inventaire est une source de documentation importante et a permis d'améliorer les processus administratifs en offrant un aperçu complet des installations ainsi qu'une évaluation et un classement systématique des objets.

En règle générale, l'OFC ne se prononce que sur des installations à câbles d'importance nationale. Malheureusement, le résultat n'est pas à la hauteur des espérances. Il n'existe à ce jour aucune procédure pour sauvegarder un téléphérique ou une télécabine d'importance nationale, et même le traitement de cas apparemment simples comme les funiculaires s'est soldé par d'importantes pertes d'objets historiques. La conservation des installations à câbles au sens de la protection des biens culturels est bien souvent sacrifiée au nom de la rentabilité et des prescriptions de sécurité.

Pour changer la donne, les exploitants d'installations, les conservateurs de monuments historiques et les autorités doivent unir leurs forces afin de prouver qu'il est possible de remettre en état un téléphérique ou une télécabine historique.

www.seilbahninventar.ch/
-> FR -> IT

L'INVENTARIO SVIZZERO DEGLI IMPIANTI A FUNE

Gli impianti a fune (funicolari, funivie a va e vieni, funivie a movimento continuo e skilift) rivestono un'importanza fondamentale nella storia del turismo e dei trasporti del nostro Paese. Senza contare che numerose innovazioni tecnologiche nel campo delle funivie sono brevetti svizzeri. Riconoscere questi impianti come importanti testimonianze della tecnologia e della costruzione ci pare quindi doveroso.

Ciononostante il patrimonio storico degli impianti a fune è stato a lungo trascurato, tanto che fino a non molto tempo fa mancavano basi fondate per la loro catalogazione. L'Ufficio federale della cultura (UFC) ha pertanto avviato l'inventariazione degli impianti presenti sul territorio nazionale in collaborazione con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), l'Associazione Funivie Svizzere (FUS), il Concordato intercantonale per gli impianti di trasporto a fune e le sciovie, la Commissione federale dei monumenti storici (CFMS) e la Società di storia dell'arte in svizzera (SSAS).

L'Inventario svizzero degli impianti a fune è stato pubblicato nel 2011 e comprende 129 dei 3'000 impianti esistenti sul territorio nazionale. L'inventario valuta l'aspetto tecnico, l'autenticità, la considerazione degli aspetti topografici e paesaggistici, la qualità architettonica, la collocazione nel territorio e il contesto storico-culturale degli impianti. L'Inventario svizzero degli impianti a fune non è un inventario federale

THE INVENTORY OF SWISS CABLEWAYS

ai sensi dell'articolo 5 della legge sulla protezione della natura e del paesaggio, bensì un inventario di riferimento dell'Amministrazione federale senza effetti legislativi diretti. Con esso la Confederazione dispone di una base per la valutazione delle funivie nell'ambito delle procedure di approvazione delle concessioni secondo il diritto federale. Oltre ad avere un elevato valore documentativo, l'inventario agevola le procedure amministrative grazie alla panoramica completa, alla valutazione e alla classificazione sistematica degli oggetti.

Di regola, l'UFC prende posizione solo in merito a impianti a fune d'importanza nazionale. Ma il bilancio delle procedure evase non lascia spazio alle illusioni. Finora infatti non è stato possibile portare a buon fine neppure una procedura volta al mantenimento di una funivia a va e vieni o a movimento continuo, e anche nell'ambito delle funicolari, all'apparenza più semplici da salvaguardare, si sono registrate cospicue perdite in termini di testimonianze storiche. Sulla salvaguardia di queste testimonianze hanno prevalso interessi economici o legati alla sicurezza.

Non esiste quindi la garanzia che una funivia possa essere tutelata come monumento storico, e per renderla possibile sarebbe indispensabile lo sforzo congiunto di gestori, conservatori dei monumenti storici e autorità preposte all'autorizzazione.

Cableways, whether funiculars, cable cars, gondola lifts or ski lifts, have played an instrumental part in the history of tourism and transport in Switzerland. Indeed, many of the advances in cableway technology originated here. Although fully deserving of recognition as important examples of the country's engineering, technical and architectural heritage, cableways were long denied historical monument status.

To remedy this situation, the Federal Office of Culture (FOC) joined forces with the Federal Office for Transport (FOT), the Federation of Swiss Cableways (SBS), the Intercantonal Convention for Cableways and Ski Lifts (IKSS), the Federal Commission for Monument Preservation (FCMP) and the Society for Swiss Art History (GSK) to establish an inventory of historic cableways and develop a set of sound evaluation criteria.

The inventory, which was published in 2009, includes 129 of the 3,000 installations that currently operate in Switzerland. The criteria include the technology used, the authenticity of the cableway, how the design fits in with and reflects the local topography and landscape, the architectural qualities of both the superstructure and engineering structure, as well as how it occupies the space and the culture and history of the surrounding area. The cableways inventory is not a federal inventory in the sense of Art. 5 of the Nature and Cultural Heritage Pro-

tection Act, but rather a reference document of a non-legally binding character that should help the federal authorities with, among others, the evaluation of such installations during planning approval and licencing procedures as required under federal law. As well as its considerable "documentary" value, the inventory has sped up administrative processes thanks to the comprehensive overview it provides and its systematic and standardised assessment and classification of the objects contained therein.

Generally speaking, the FOC issues official statements only on projects that concern cableways of national importance. Yet, to date, no procedure has managed to push through the conservation of a nationally important cable car or gondola lift; even seemingly easier cases involving funicular railways have led to the substantive loss of such cultural assets. The correct and appropriate maintenance of facilities failed due to the overriding interest in cost effectiveness and prevailing safety regulations. Proof is still needed that the correct maintenance, from a monument preservation perspective, of an historic cable car or gondola lift, is possible.

However, this will require operators, monument preservation authorities and licensing authorities to work closely together.

www.seilbahninventar.ch/

KASERNEN UND WAFFENPLÄTZE DER SCHWEIZ

IM INVENTAR DER MILITÄRISCHEN HOCHBAUTEN (HOBIM)



*Dr. David Külling,
Leiter Kompetenzzentrum Denkmal-
schutz bei armasuisse Immobilien.*

Bei der Einstufung von Objekten von nationaler Bedeutung im Rahmen der Revision des KGS-Inventars 2009 wurden auch verwaltungsinterne Hinweisinventare mitberücksichtigt, die das VBS als Planungshilfe zur Erfüllung der eigenen Aufgaben hatte erarbeiten lassen. Aufgrund der Bestimmungen des Haager Abkommens zum Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten (HAK) von 1954 sowie dessen Zweiten Protokoll von 1999 können Kulturgüter aber nur unter Schutz gestellt werden, wenn sie nicht (mehr) militärisch genutzt werden. Dies führte dazu, dass mehrheitlich nur Objekte aus dem Inventar der militärischen Hochbauten (HOBIM) Eingang ins KGS-Inventar 2009 fanden.

Das VBS hatte 2007 Weisungen zum Umgang mit drei departementsinternen Inventaren erarbeiten lassen. Diese drei Verzeichnisse sind:

- das Inventar der militärischen Hochbauten (HOBIM);
- das Inventar der erhaltenswerten ehemaligen Kampf- und Führungsbauten (ADAB);
- das Inventar der Kampf- und Führungsbauten mit ökologischem Wert oder Potenzial (IKFÖB).

Während Objekte aus dem IKFÖB überhaupt nicht und solche aus dem ADAB nur in Ausnahmefällen für den Kulturgüter-

schutz relevant waren, figurieren aufgrund ihrer architektonischen Qualität doch einige militärische Hochbauten im KGS-Inventar. Der vorliegende Beitrag befasst sich deshalb hauptsächlich mit dem HOBIM.

ZUR GESCHICHTE DER MILITÄRBAUTEN ALS BUNDESAUFGABE

Militärische Truppen, deren Ausrüstung, die Ausbildung und die dazu notwendigen Bauten blieben in der vom Staatenbund zum Bundesstaat gewordenen Schweiz von 1848 vorerst eine kantonale Angelegenheit. Der Deutsch-Französische Krieg 1870–71 verhalf aber der Auffassung zum Durchbruch, dass die kantonalen Kontingente, die sich periodisch in Zeltlagern trafen, für die Landesverteidigung nicht mehr ausreichten. So übertrugen die revidierte Bundesverfassung und die Militärordnung von 1874 dem Bund die Verantwortung für die militärischen Bauten; die 1878 eingeführte Wehrpflichtersatzsteuer trug zudem als neue Einnahmequelle zu einer verbesserten Finanzierungsgrundlage bei (HLS 2008: Kap. 4 Bundesverfassung und Militärorganisation 1874).

IMMOBILIENPORTE- FEUILLE IM UMBRUCH

Trotz stetigem Abbau ist das durch «armasuisse Immobilien» verwaltete Immobilienportefeuille

- 1 Mannschaftskaserne Thun, Ansicht
der Längsfassade (Abb. 2) mit dem
Mittelteil (Abb. 1). Fotos: © HOBIM,
armasuisse Immobilien.



und quantitativ definiert sind) wird die Gesetzgebung jedoch direkt durch die Bundesverwaltung vollzogen, um sicherzustellen, dass Bundesaufgaben den kantonalen und kommunalen Aufgaben vorgehen. Im VBS geschieht dieser Vollzug im Auftrag des Generalsekretariats durch die bei armasuisse Immobilien angesiedelten Kompetenzzentren (KOMZ) Natur und Denkmalschutz. Eine Ausnahme bilden hingegen jene zivilen Bautypen im VBS-Eigentum, welche nicht militärisch umgenutzt wurden und daher der zivilen Baugesetzgebung unterstehen (z. B. Bauernhäuser): Hier bleibt auch der Vollzug des Denkmalschutzes beim Kanton.

des VBS heute mit 14'000 Gebäuden und 24'000 ha immer noch das zweitgrösste der Schweiz. Es umfasst einerseits einige der denkmalpflegerisch bedeutendsten frühen Bundesbauten wie etwa die Mannschaftskaserne Thun (vgl. Abb. 1, 2), enthält andererseits aber nur noch einen Bruchteil der ursprünglich für militärische Zwecke in der Schweiz errichteten Hochbauten. So werden lediglich noch 8 von 20 Kasernenbauten, die im vierbändigen Kunstführer durch die Schweiz (App SwissArtToGo SATG) verzeichnet sind, militärisch genutzt – immerhin 6 davon gehören aber zu den denkmalpflegerisch bedeutendsten, heute noch militärisch genutzten Schweizer Kasernen, die Ende des nächsten Jahres im fünften

Band der Reihe «Pages Blanches» durch die Schweizerische Gesellschaft für Kunstgeschichte (GSK) porträtiert werden sollen. Zwei Drittel dieser herausragenden Kasernenbauten sind übrigens auch im KGS-Inventar 2009 des BABS verzeichnet (vgl. hierzu Kasten S. 72).

KOMPETENZZENTRUM DENKMALSCHUTZ VBS

Der Vollzug des Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) ist in der Regel eine Kantonsaufgabe, welche durch ihre Natur- und Denkmalschutzfachstellen wahrgenommen wird. In Vorranggebieten des Bundes (wie sie z. B. im Sachplan Militär räumlich, zeitlich

HINWEISINVENTARE DES VBS ALS GRUNDLAGE

Aus Gründen der Effizienz und der Transparenz stützt sich das KOMZ Denkmalschutz – wie die meisten kantonalen Fachstellen – auf das Instrument eigener wissenschaftlicher Inventare, welche im Fall komplexer Bauvorhaben mittels bauhistorischer Analysen vertieft werden. Dies sind insbesondere, wie eingangs erwähnt, das HOBIM (Stätten für Ausbildung, Materiallager, Bewirtschaftung, Mobilität, Produktion) und das ADAB (ehemalige Kampf-, Führungs- und Logistikbauten). Hinweisinventare werden sie deshalb genannt, weil sie im Sinn der proaktiven Eigenverantwortlichkeit des VBS entstan-

den sind und ausserhalb keine Verbindlichkeit entfalten. Bei der Erarbeitung und Umsetzung seiner Hinweisinventare kooperiert das KOMZ Denkmalschutz eng mit den Denkmalschutzfachstellen von Bund, Kanton und Städten sowie z. B. auch mit der ENHK, dem BAK oder mit anderen armasuisse-internen Vorgabestellen wie etwa dem KOMZ Energie, dem Fachbereich Portfoliomanagement sowie den Geschäftseinheiten Facility- und Baumanagement.

INVENTAR DER MILITÄRISCHEN HOCHBAUTEN (HOBIM)

Im Rahmen der Erarbeitung des HOBIM besichtigten 6 regionale Architektenteams innerhalb von 5 Jahren 7'000 der 11'000 Objekte des VBS.

Die Beurteilung der Bauten erfolgte durch eine Aufsichtskommission und eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern von VBS, BAK, BBL und der ENHK nach folgenden Punkten:

1. Bewertung

- Umfang: Eigenwert, Situationswert;
- Kriterien: künstlerische, wissenschaftliche (Kunst, Technik, Geschichte);
- Instrument: Einstufung der Bedeutung in national / regional / lokal / keine.

2. Erhaltungsziele

- (losgelöst von der Bewertung): integral oder partiell schützenswerte Bauten / zu dokumentieren / keine;
- Denkmalpflegerische Empfehlungen: Präzisierung und Erläuterung der Erhaltungsziele mit Hinweischarakter.

Das HOBIM wurde im Jahr 2006 vom Generalsekretariat VBS in Kraft gesetzt. Es umfasst rund 750 Hochbauten. Ausgewählte Objektblätter des HOBIM sind auf Anfrage beim KOMZ Denkmalschutz erhältlich (vgl. Bibliografie am Ende dieses Beitrags).

Für den Vollzug und die Nachführung der Hinweisinventare in den Bereichen Denkmalpflege und Naturschutz (also auch für das HOBIM) erliess das Generalsekretariat VBS Weisungen als gesetzliche Grundlage der bei armasuisse Immobilien angesiedelten KOMZ Natur und Denkmalschutz VBS.

Deren Hauptzweck ist es, über eine departementsinterne generelle Schutzvorgabe nach Art. 3 NHG für Planung und Entscheidung mit Interessenabwägung im Konfliktfall zu verfügen. Zudem können die Hinweisinventare auch als Grundlage für die Aufnahme solcher Objekte in kantonale Inventare dienen.

Untersucht wurden alle im Sinne des NHG schutzwürdigen militärisch genutzten Objekte. Der

Vollzug der in Denkmalschutzinventaren aufgenommenen zivil genutzten Objekte aus dem Immobilienportfolio des VBS bleibt hingegen Sache der zivilen Denkmalschutzbehörden.

Als wichtigster Handlungsgrundsatz wurde formuliert, dass bei Nutzungs-, Unterhalts-, Umbau-, Verkaufs- oder Rückbauvorhaben das KOMZ Denkmalschutz beizuziehen ist. Bei baulichen Veränderungen geschieht dies im Rahmen des militärischen Plangenehmigungsverfahrens des Departements VBS.

Eine «Technische Weisung» von armasuisse Immobilien präzisiert zudem den vorgeschriebenen Beizug der verschiedenen denkmalpflegerischen Fachstellen von Bund, Kantonen und Städten sowie jenen des KOMZ Denkmalschutz im Verlauf der verschiedenen Immobilienprozesse.

HERAUSFORDERNDE INTERESSENABSTIMMUNG AM RUNDEN TISCH

Wovor sind militärische Hochbauten zu schützen? Anders als beim KGS-Inventar steht beim HOBIM nicht die Zerstörungsgefahr durch Kriegs- oder Naturgewalten im Fokus. Die HOBIM-Objekte sind hauptsächlich bedroht durch den Ruf nach finanziellen Einsparungen, technischen Erneuerungen und erhöhter Nutzungsflexibilität.

In jedem Planungsteam wirken divergierende Rollen als zentrifugale Kräfte:

- Die Plangenehmigungsbehörde (Generalsekretariat) vermeidet juristische und politische Risiken.
- Der strategische Mieter (Armeestab) will trotz weniger Budget den militärischen Auftrag wie gewohnt erfüllen.
- Der Bauherr (armasuisse Immobilien) will ein kleineres und effizientes Portefeuille.
- Der Nutzer (Heer und Luftwaffe) vertritt auch die Erwartungen der Standortkantone und der Milizsoldaten.

- Dem Betreiber (Logistikbasis der Armee) und der Fachstelle (KOMZ Denkmalschutz) bleibt nur Personal für die allerwichtigsten Aufgaben.

Hintergründe dieses nicht nur hinsichtlich Denkmalpflege anspruchsvollen Spagats zwischen Anspruch und Wirklichkeit der militärischen Hochbauten sind der während Jahrzehnten aufgestaute Unterhaltsbedarf des Portefeuilles sowie das politische Patt zwischen Beibehaltung des Armeesollbestands und Kürzung des Armeebudgets. Während das VBS bzw. EMD noch in den 1960er-Jahren rund ein Drittel der Steuereinnahmen für sich reklamierte, findet das politische Tauziehen nun zwischen einem Staatshaushaltsanteil von 7,1 und 7,6 % statt.

ERFOLGSFAKTOREN

Trotz der divergierenden Interessen gelingt der Denkmalschutz militärischer Hochbauten meist aus folgenden Gründen :

- Alles aus einer Hand: Die Immobilienrollen (Gesetzgeber, Eigentümer, Nutzer usw.) unterstehen alle demselben Bundesdepartement, was die Abstimmung der Interessen erleichtert. Die interne interdisziplinäre Abstimmung erweitert das gegenseitige Verständnis und den Horizont für optimale Lösungen.
- Klare Immobilienprozesse ermöglichen ein Mitwirken des KOMZ Denkmalschutz schon ab einer frühen Planungsphase (Nutzungskonzept, Mach-





4 Bild oben, S. 71: Das aus einem Architekturwettbewerb hervorgegangene Projekt «Nighthawk» bezieht bei der Sanierung die originale Struktur mit ein. Foto: © HOBIM, armasuisse Immobilien.

3 Bild unten links, S. 70: Die Kasernenanlage in Bure (JU) war vom Abbruch bedroht. Foto: © HOBIM, armasuisse Immobilien.

barkeit, Projektierung), in welcher Korrekturen noch kaum Folgekosten auslösen.

- Zivilbehörden werden vor der Genehmigung eines Projekts systematisch angehört.
- Kantonale Denkmalschutzstellen entlasten das KOMZ Denkmalschutz in der Projektierungs- und vor allem in der Realisierungsphase.
- Last but not least: Hinweisinventare wie das HOBIM, Auftritte an VBS-internen Schulungen sowie sorgfältig ausgewählte und beauftragte Experten erhöhen nicht nur die Effizienz, sondern insbesondere auch die Glaubwürdigkeit und Effektivität des KOMZ Denkmalschutz.

ZWEI BEISPIELE AUS DER PRAXIS: BURE UND HERISAU

Denkmalschützerische Leitplanken verhelfen einem Immobilienprojekt zu Bodenhaftung und bisweilen sogar zu Kostenein-

sparungen. Ohne HOBIM wäre etwa die Kasernenanlage Bure (JU) Ersatzbauten gewichen. Später stellte sich die Sanierungsvariante nach Minergiestandard gar als wirtschaftlicher heraus als Neubauten. Im Architekturwettbewerb zur Sanierung dieses landschaftsprägenden Kasernenkomplexes aus den 1960er-Jahren waren die denkmalpflegerischen Vorgaben für die Gebäude von nationaler Bedeutung («Erhalt von Form und Ausdruck») ein Entscheidungskriterium, mit dem die sieben Wettbewerbsteilnehmenden sehr unterschiedlich umgingen. Das gegenwärtig in Realisierung begriffene Siegerprojekt «Nighthawk» der Architekten Kury und Stähelin (Delémont; vgl. Abb. 4) hatte vom KOMZ Denkmalschutz die zweitbeste von sieben Bewertungen erreicht.

Die altehrwürdige Kaserne Herisau (AR) wurde so saniert, dass ihre zeitgemässe Nutzung immer noch dem ursprünglichen Zweck einer Soldatenunterkunft entspricht. Die vom KOMZ Denkmalschutz in Auftrag gegebene bauhistorische Analyse zeigte



gleich zu Beginn, dass die feingliedrige Tragkonstruktion die benötigten grossen Hörsäle nicht ertragen würde, sodass diese nun in einem Neubau beige stellt worden sind (vgl. Abb. 5). Zur personellen Entlastung des VBS wurde die Begleitung von Projektierung und Ausführung durch die Denkmalpflege Appenzell Ausserrhoden übernommen.

5 Die Erweiterung der Kaserne Herisau (AR) wurde mittels eines Neubaus realisiert, welcher neben den alten Bau gestellt wurde. Damit konnte der Originalbau geschont werden; zudem fügt sich die Gesamtanlage auch gut in die umgebende Landschaft ein. Foto: © HOBIM, armasuisse Immobilien.

OBJEKTE AUS DEM HOBIM ALS OBJEKTE VON NATIONALER BEDEUTUNG IM KGS-INVENTAR 2009

- AR:** Zeughaus Ebnet;
- BE:** Ehemalige Regie Steffisburg;
Kantonale Militäranstalten Bern;
Mannschaftskaserne Thun, I und II (vgl. Abb. 1, 2);
- GL:** Kantonales Zeughaus;
- GR:** Alte Kaserne Chur (Zeughaus 3);
Festung Luziensteig, Fläsch;
- LU:** Kaserne Allmend, Luzern;
- NE:** Château de Colombier;
- TI:** Arsénale, Biasca;
Forte Airolo;
Forte Foppa, Airolo.

Einige weitere Bauten figurieren als B-Objekte im KGS-Inventar.

Bemerkung

Im HOBIM sind konsequenterweise nur Bauten verzeichnet, die heute noch militärisch genutzt werden.

Demgegenüber haben auch frühere Kasernen und Zeughäuser, die jetzt anderweitig genutzt werden, als wichtige Einzelbauten Eingang in das KGS-Inventar gefunden. Als Beispiele für diese Gattung sind etwa zu erwähnen (die Aufzählung ist nicht abschliessend): Ehemalige Klingental-Kaserne mit Klingentalkirche (BS), Immeuble Rue des Granges 16, Ancienne Caserne (GE), Ancien Grenier Planche-Supérieure (FR), Ehemaliges Zeughaus, heute Regierungsgebäude (SH) usw.

CASERNES ET PLACES D'ARMES SUISSES DANS L'HOBIM

BIBLIOGRAPHIE

- HLS (Autor: SENN Hans), 2008: Armee. In: *Historisches Lexikon der Schweiz* (www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8683.php), zit. als HLS 2008, Version vom 5.6.2008.
- KÜLLING David, 2011: *Gelungene Gebäudesanierungen: Militärische Nutzung, Denkmalschutz und moderne Energiemassnahmen im Einklang*. In: *Armafolio* 03/2011. Bern.
- MÖRI Siegfried, 2005: *Militärische Hochbauten als Baudenkmäler*. In: *NIKE-Bulletin*. Bern.
- MÖRI Siegfried, 2009: *Dokumentation zum Inventar der militärischen Hochbauten der Schweiz (HOBIM)*. Bern.

Folgende Publikationen des Kompetenzzentrums Denkmalschutz sind solange Vorrat gratis auf Papier oder als .pdf im Internet erhältlich (Suchbegriff «Historische Militärbauten»; www.ar.admin.ch/internet/armasuisse/de/home/themen/Immobilien/historische.html):

- Dokumentation der erhaltenswerten militärischen Hochbauten HOBIM (d/f)
- Broschüren der erhaltenswerten Verteidigungsbauten: AG, BE/FR, GL/AI/AR/SG, GR, NW/OW/LU, NE/JU, SH/TG, SO/BS/BL, TI, UR/SZ/ZG, VD/GE, VS, ZH (in der jeweiligen Sprache des Kantons); Gotthardfestungen Foppa Grande und San Carlo; Luftwaffe (d/f).

www.ar.admin.ch/internet/armasuisse/de/home/themen/Immobilien/historische.html

La révision de la Constitution fédérale de 1874 a permis à l'administration fédérale de devenir propriétaire d'ouvrages militaires et de les financer grâce au système de la taxe d'exemption de l'obligation de servir. Aujourd'hui, le portefeuille du DDPS géré par armasuisse Immobilier comprend quelques-uns des principaux bâtiments de la Confédération. Deux tiers des casernes encore utilisées à des fins militaires sont aussi répertoriées dans l'Inventaire PBC de 2009. Elles seront en outre présentées à la fin de l'année prochaine dans le tome 5 des Pages Blanches par la Société d'histoire de l'art en Suisse (SHAS).

Dans les domaines relevant prioritairement de la Confédération, le droit fédéral est appliqué directement par l'Administration fédérale afin de garantir la primauté des tâches fédérales sur les tâches cantonales et communales. Au sein du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS), le Centre de compétences Protection de la nature et des monuments est chargé d'appliquer la loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage (LPN). Ce centre de compétences s'appuie sur des inventaires indicatifs tels que l'Inventaire des constructions militaires (HOBIM). Ces inventaires relèvent du DDPS et n'entraînent aucune obligation.

Contrairement à l'Inventaire PBC, l'HOBIM n'est pas centré sur le risque de destruction lié aux

conflits armés ou aux catastrophes naturelles. Les objets recensés dans l'HOBIM sont avant tout menacés par les coupes budgétaires, le progrès technique et les exigences en termes de polyvalence. Malgré les intérêts divergents des différents organes concernés, la protection des bâtiments militaires atteint la plupart du temps ses objectifs pour les raisons suivantes:

- Le DDPS est responsable de ces biens immeubles.
- Le Centre de compétences Protection de la nature et des monuments est inclus d'emblée dans les processus immobiliers.
- Les autorités civiles sont consultées.
- Les services cantonaux de protection des monuments historiques jouent un rôle subsidiaire.
- Le Centre de compétences Protection de la nature et des monuments joue la carte de la transparence grâce aux inventaires indicatifs tels que l'HOBIM, aux formations internes et aux expertises approfondies.

Les casernes de Bure et d'Herisau en sont de parfaits exemples.

www.ar.admin.ch/internet/armasuisse/fr/home/themen/Immobilien/historische.html

CASERME E PIAZZE D'ARMI SVIZZERE

NELL'HOBIM

È solo con la revisione della Costituzione federale del 1874 che l'Amministrazione federale assume il ruolo di committente di opere militari e che la tassa d'esenzione dall'obbligo militare diviene la sua base di finanziamento. Oggi, il portafoglio del DDPS, amministrato da armasuisse immobili, comprende alcune delle più significative costruzioni federali d'epoca. Due terzi delle caserme militari ancora in uso, che alla fine del prossimo anno saranno trattate nel quinto volume della serie «Pages Blanches» edita dalla Società di storia dell'arte svizzera, sono iscritte anche nell'Inventario PBC del 2009.

Nei settori prioritari della Confederazione, la legislazione federale viene applicata direttamente dall'Amministrazione federale. Si assicura così che i compiti federali abbiano la precedenza su quelli cantonali e comunali. Presso il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), l'applicazione della legge sulla protezione della natura e del paesaggio com-

pete ai Centri di competenze Natura e Protezione dei monumenti storici. A questo scopo, il centro di competenze Protezione dei monumenti storici si basa sui propri inventari di riferimento, ad esempio quello degli edifici militari con valore monumentale (HOBIM). Questi elenchi sono stati allestiti sotto la responsabilità proattiva del DDPS e non comportano alcun vincolo all'esterno.

Contrariamente agli oggetti dell'Inventario PBC, quelli contenuti nell'HOBIM non sono minacciati in primo luogo dagli effetti di guerre o catastrofi naturali, bensì dalle misure di risparmio, dagli interventi di rimodernamento e da un utilizzo sempre più flessibile. In ogni squadra di pianificazione sono presenti interessi divergenti e per questo centrifughi. Ciononostante è possibile proteggere gli edifici militari con valore monumentale per i motivi seguenti:

- Tutti gli immobili sottostanno allo stesso dipartimento federale (DDPS).

- Grazie a processi immobiliari chiaramente definiti, il Centro di competenze Protezione dei monumenti storici viene coinvolto molto presto.
- Vengono ascoltate anche le autorità civili.
- Gli enti cantonali per la protezione dei monumenti storici collaborano a titolo sussidiario.
- Il Centro di competenze Protezione dei monumenti storici punta sulla trasparenza con inventari come l'HOBIM, corsi interni e perizie accurate.

Questi aspetti risaltano chiaramente dai due esempi citati nell'articolo (caserme di Bure e Herisau).

www.ar.admin.ch/internet/armasuisse/it/home/themen/Immobilien/historische.html

SWISS BARRACKS AND MILITARY TRAINING GROUNDS — WORTHY OF PROTECTION TOO

The revised Federal Constitution of 1874 placed the federal administration in charge of managing all military property and stated that these activities would be funded by revenue from the military service exemption tax. Today, the property portfolio of the Federal Department of Defence, Civil Protection and Sport (DDPS) is managed by armasuisse and comprises some of the most important and oldest federal buildings. Two thirds of the Swiss military barracks that are still in use today appear in the 2009 PCP Inventory. They will also be profiled by the Society for Swiss Art History (GSK) in Volume 5 of its Pages Blanches series, due for publication at the end of the next year.

Federal legislation on matters that fall within the priority areas of the Confederation is executed directly by the federal administration so as to ensure that federal responsibilities take precedence over those of the cantons and municipalities. Within the DDPS, the Centre of Expertise on the Protection of Nature and Historic Monuments oversees the implementation of the Federal Nature and Cultural Heritage Protection Act. It has compiled its own reference inventories, including the Inventory of Military Buildings and Structures Worthy of Preservation (HOBIM). These are not legally binding documents but are testament to the proactive approach and keen sense of responsibility that the DDPS displays in relation to protecting military buildings.

Unlike the PCP Inventory, the HOBIM does not focus on the risk of destruction due to war or acts of God. The main threat to the buildings and facilities which appear in HOBIM are cost-cutting exercises, technological innovations and the need for buildings to be multipurpose. The diverging interests within each planning team act like a centrifugal force. Despite these differences, the protection of historical military buildings and structures has mostly succeeded because:

- A single federal department – the DDPS – is responsible for all military property-related matters.
- The Centre of Expertise on the Protection of Historical Buildings is involved from the outset in all real-estate processes.
- The civilian authorities are consulted.
- Cantonal protection of historic buildings services play a subsidiary role.
- The Centre of Expertise on the Protection of Historical Buildings values transparency, as reflected in its reference inventories (e. g. HOBIM), internal training courses and diligent reports.

The two examples of the Bure and Herisau barracks underscore this.

SEMMERINGBAHN: EINE GEBIRGSSTRECKE ALS UNESCO–WELTKULTURERBE

** Da der seit längerem vorgesehene Beitrag über die Semmeringbahn kurzfristig ausfallen musste, wird hier ersatzweise die Einleitung des im Internet zugänglichen Managementplans zu diesem speziellen Welterbe-Objekt wiedergegeben (Quelle: Republik Österreich, 2010: Welterbe Semmeringbahn, Managementplan. Wien – St. Pölten – Graz u.a.). Das vollständige, 61 Seiten umfassende Dokument ist einsehbar unter: www.semmeringbahn.at/managementplan.php oder kann als pdf-Dokument direkt angezeigt werden unter: www.semmeringbahn.at/images/Semmeringbahn-Managementplan-Deutsch.pdf*

1 Die Bahnlinie passt sich harmonisch in die umgebende Landschaft ein.
Foto: © Tourismusbüro Semmering, Horst Schröttner.



Die UNESCO hat sich unter anderem zur Aufgabe gemacht, die Kultur- und Naturgüter der Welt, die einen «aussergewöhnlichen universellen Wert» besitzen, zu erhalten. Das internationale Übereinkommen vom 23. November 1972 zum Schutz des Kultur- und Naturgutes der Welt (UNESCO-Welterbekonvention) ist das international bedeutendste Instrument, das von der Völkergemeinschaft zum Schutz ihres kulturellen und natürlichen Erbes beschlossen wurde. Österreich hat das Abkommen im Jahre 1993 ratifiziert. Seither wurden 9 österreichische Stätten in die Welterbeliste aufgenommen – darunter 1998 auch die Semmeringbahn.

Diese Eisenbahnlinie ist ein speziell schönes Beispiel eines frühen Schienenweges. Nach ihrem Bau in der Mitte des 19. Jahrhun-

derts war sie die erste normalspurige Gebirgsbahn Europas. Die nachfolgenden Textpassagen stammen aus dem Managementplan (Diskussionsstand: November 2008), welcher die Werte, Zukunftsaussichten und die zu verfolgenden Strategien definiert und die Ziele für das Welterbegebiet festlegt.

ZUR GESCHICHTE DER SEMMERINGBAHN

Die Semmeringbahn ist eine der grössten Ingenieurleistungen aus der Pionierphase des Eisenbahnbaus. Sie wurde 1848 bis 1854 errichtet und überwindet auf einer Strecke von 41 km eine für damalige Verhältnisse unwahrscheinliche Höhendifferenz von 457 m. Der höchste Punkt liegt auf 896 m. ü. M. Die Strecke umfasst 16 Viadukte (davon mehrere zweistöckig), 15 Tunnels sowie 100 gemauerte Bogenbrücken beziehungsweise Eisenbahnbrücken.

Die Semmeringbahn wurde bereits zu ihrer Zeit als «harmonische Kombination von Technologie und Natur» angesehen. Die Anlage bietet spektakuläre Ausblicke auf das Semmeringgebiet. Die Erschliessung durch die Eisenbahn machte die alpine Gebirgslandschaft im 19. Jahrhundert für den Adel und das Grossbürgertum aus Wien und Budapest zu einem attraktiven Ziel. Sie errichteten Grandhotels, Landhäuser und Villen, geplant von berühmten Architekten der Epoche, im sogenannten «Sem-



2 Einer der kühnen Kunstbauten – der Eisenbahnviadukt «Kalte Rinne». Foto: © Tourismusbüro Semmering; Erich Kodym.

meringstil», Vorboten einer modernen alpinen Baukunst.

Die vielfältige Gebirgslandschaft, das angenehme Klima, die gute Erreichbarkeit und die luxuriösen Unterkünfte brachten einen grossen Zustrom von Gästen. Die Semmeringbahn ist auch heute noch wichtiger Impulsgeber für einen umweltfreundlichen Kulturtourismus am Semmering. Ein besonderes Erlebnis sind die vielen unvergleichlichen Aussichtspunkte sowohl auf das Bahntrasse als auch auf die historische Erholungslandschaft des Semmeringgebietes.

Am Bahnhof Semmering erfährt man im Informationszentrum alles Wissenswerte über das Welt-

kulturerbe Semmeringbahn und die umgebende Landschaft.

Die Semmeringbahn wurde 1998 gemäss den Kriterien (ii) und (iv) in die Welterbeliste eingeschrieben (ICOMOS, Oktober 1998).

ZIELSETZUNG DES MANAGEMENTPLANS

Die Zielsetzung des Managementplans ist es, alle Werte, welche die Grundlage für die Eintragung auf der Welterbeliste bilden, zu bewahren, zu erforschen und in Entwicklungszielen zusammenzufassen sowie die institutionellen Grundlagen für das Management des Welterbegebietes zu schaffen und zu steuern. Zu diesem Zweck erarbeiteten die entsprechenden nationalen und lokalen Stellen in Österreich einen Managementplan, der die Erhaltung, Nutzung und nachhaltige Entwicklung der bekannten und noch zu entdeckenden Werte entsprechend den Anfor-

derungen und Empfehlungen der Welterbe-Konvention sichern soll.

Im Managementplan werden Werte, Zukunftsaussichten und zu verfolgende Strategien definiert und kurz-, mittel- und langfristige Ziele für das Welterbegebiet festgelegt. Die Grundlage dafür bilden die bestehenden Gesetze, rechtsverbindlichen Dokumente und Erlässe von Bund, Land und Gemeinden sowie örtlichen und überörtlichen Planungen.

Die Hauptaufgaben sind:

- Festlegung von Zielen für das Management des Welterbegebietes, um dessen Wert zu bewahren und zu heben;
- Erarbeitung einer breiten Vision der Qualität und Bedeutung, des Ist-Zustandes und des Potenzials des Welterbes;
- Bewusstseinsbildung in der Öffentlichkeit und Hebung



3 Der Unterhalt der Kunstbauten ist aufwendig. Foto: © Tourismusbüro Semmering, Horst Schröttner.

des öffentlichen Interesses am Welterbe, um Verständnis für die Werte des Welterbes zu gewährleisten, Schaffung von Öffentlichkeit für die Werte des Weltkulturerbes;

- Identifizierung des kulturellen und wirtschaftlichen Nutzens des Welterbegebietes;
- Konzipierung eines nachhaltigen Ansatzes für das Management und die Nutzung des Welterbegebietes, in dem alle Nutzungsaspekte abgewogen repräsentiert sind (z. B. Bewahrung des Kulturguts und der Naturwerte, Regionalentwicklung, Tourismus);
- Erstellung eines Massnahmenprogramms und Setzung von Prioritäten auf Grundlage eines ganzheitlichen und strategischen Ansatzes für die Erhaltung und Entwicklung des Welterbegebietes;
- Bereitstellung eines Instruments, mit dessen Hilfe die Gemeinden vor Ort und die übergeordneten regionalen und nationalen Stellen die Umsetzung der Ziele der Welterbe-Konvention auf lokaler Ebene kontinuierlich verfolgen können;
- Schaffung eines Grundlagendokuments für die zuständigen Verwaltungsstellen;

- Gewährleistung von Kontinuität in der Planung, Programmierung und Finanzierung für zukünftige Generationen.

STATUS DES PLANS

Der Managementplan hat Empfehlungscharakter. Er spielt eine strategisch richtungsweisende und beeinflussende Rolle, ist jedoch nicht allgemein verpflichtend. Das Welterbe ist in der österreichischen Gesetzgebung durch das «Übereinkommen zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt samt österreichischer Erklärung» (BGBl. 60/1993) geregelt. Österreich verpflichtet sich darin zur Erfassung, zum Schutz und zur Erhaltung des in seinem Hoheitsgebiet befindlichen Kultur- und Naturerbes. Massnahmen, die das Welterbe mittelbar oder unmittelbar schädigen könnten, sind zu unterlassen. Andere Gesetze, die sich unmittelbar mit dem Welterbe beschäftigen, bestehen derzeit nicht. Es wird jedoch diskutiert, Managementpläne über die Raumordnungsgesetze rechtlich zu verankern.

Der Managementplan ist somit in erster Linie ein Strategieplan, der seine rechtliche Verbindlichkeit erst in den Gesetzen und Verordnungen von Bund, Land und Gemeinden erhält. Aus diesem Grund ist es entscheidend, dass

der Managementplan mit den Akteuren im Welterbegebiet abgestimmt und schlussendlich von diesen mitgetragen wird. Er ist als Selbstverpflichtung zu verstehen, an den sich die Akteure im Raum halten. Der Managementplan für das Welterbe Semmeringbahn wurde gemeinsam mit allen relevanten nationalen, regionalen und lokalen Behörden sowie VertreterInnen der Zivilgesellschaft (Vereine zum Schutz des Welterbes) erstellt.

Kontrollfunktion übernehmen hierbei nicht nur der Welterbeverein und die UNESCO, sondern insbesondere die Öffentlichkeit durch ihre demokratische Willensbildung und Beteiligung. Dafür ist es unerlässlich, dass das Bewusstsein der Bevölkerung für das Welterbe möglichst hoch ist und dass die Inhalte des Managementplanes bekannt sind. Nur so können Ziele eingefordert, Verstösse bemerkt und verhindert sowie Entscheidungen mitgetragen werden.

www.semmeringbahn.at/

LA LIGNE DE CHEMIN
DE FER DE SEMMERING,
PATRIMOINE MONDIAL
DE L'UNESCO

LA SEMMERINGBAHN:
PATRIMONIO MONDIALE
DELL'UNESCO

THE SEMMERING
RAILWAY: A UNESCO
WORLD HERITAGE SITE

En 1993, l'Autriche a ratifié la Convention de 1972 concernant la protection du patrimoine mondial culturel et naturel de l'UNESCO. Depuis, neuf sites autrichiens ont été recensés dans la liste du patrimoine mondial, dont la ligne de chemin de fer de Semmering en 1998.

Cette voie ferrée construite entre 1848 et 1854 pour traverser 41 km de hautes montagnes, d'un dénivelé total de 457 m, compte parmi les plus grandes prouesses du génie civil aux premiers temps de la construction ferroviaire. Le point culminant se situe à 896 m d'altitude. La ligne comprend 16 viaducs (dont plusieurs à deux niveaux), 15 tunnels et 100 ponts en arc.

A l'époque déjà, l'œuvre était vue comme une combinaison harmonieuse de la technologie et de la nature. Au 19^e siècle, le développement du chemin de fer a attiré dans les Alpes la noblesse et la haute bourgeoisie de Vienne et de Budapest. Des architectes de renom y construisirent de grands hôtels, des maisons de campagne et des villas dans un style bien particulier appelé «style de Semmering».

La ligne de chemin de fer de Semmering promeut aujourd'hui encore un tourisme culturel respectueux de l'environnement.

www.semmeringbahn.at/

L'Austria ha ratificato la Convenzione UNESCO del 1972 sulla protezione del patrimonio mondiale nel 1993. Da allora sono nove i siti austriaci ad essere stati inseriti nella lista del patrimonio mondiale: tra questi la Semmeringbahn nel 1998.

Questa linea ferroviaria, costruita tra il 1848 e il 1854 in piena era pionieristica della ferrovia, è lunga 41 km e permette di superare un dislivello di 457 m: un'impresa quasi impensabile per l'epoca. Il punto più alto si trova a 896 metri di altitudine. La tratta comprende 16 viadotti (di cui diversi a due piani), 15 gallerie e 100 ponti ad arco.

Già ai tempi, l'opera fu elogiata per la combinazione armoniosa di tecnologia e natura. Lo sviluppo della ferrovia nell'arco alpino nel corso del XX secolo attirò nelle Alpi la nobiltà e l'alta borghesia di Vienna e Budapest. Architetti di fama vi costruirono grandi alberghi, residenze di campagna e ville nel cosiddetto «stile di Semmering».

Ancora oggi la Semmeringbahn è sinonimo di un turismo culturale rispettoso dell'ambiente della regione.

www.semmeringbahn.at/

Austria ratified the 1972 UNESCO World Heritage Convention in 1993. Since then, nine Austrian sites have been accepted on the list.

One of these sites is the Semmering Railway (1998), one of the greatest feats of engineering from the pioneering age of railway construction. Built between 1848 and 1854, it runs for 41 km and climbs through an altitude of 457 m, an amazing achievement in those days. The highest point is 896 metres above sea level and the construction features 16 viaducts (of which several have two storeys), 15 tunnels and 100 curved stone bridges as well as several smaller bridges.

Even when it was built, the railway was praised for being a "harmonious blend of technology and nature". The advent of the railways in the 19th century saw aristocrats and the upper middle-classes of Vienna and Budapest flock to the Alps. To accommodate them, grand hotels, country houses and mansions were designed and built in the "Semmering style" by the leading architects of the day.

Today, the Semmering Railway remains an important driver of eco-friendly heritage tourism in the region.

www.semmeringbahn.at/

VOR ÅLAND WURDE EIN SCHAUMWEIN AUS DEM 19. JAHRHUNDERT
GEFUNDEN UND VERSTEIGERT

DER CHAMPAGNER, DAS GELD UND DER KULTURGÜTERSCHUTZ

EINE GESCHICHTE AUS DEM FINNISCHEN SCHÄRENGARTEN



Michael Marek, geboren 1960, Studium der Politischen Wissenschaft, Linguistik und Niederlandistik; lebt und arbeitet als freier Autor seit 1988 in Hamburg, vor allem für die Rundfunkanstalten von ARD, ZDF, Österreichischer Rundfunk ORF, Schweizer Radio und Fernsehen SRF und RAI; Veröffentlichungen und zahlreiche Features zur Zeit-, Medien- und Kulturgeschichte.



Sven Weniger, geboren 1954, Studium der Psychologie, arbeitet als freier Autor seit 1990 in Deutschland, der Schweiz und Spanien; lebt heute in Hamburg; journalistische Tätigkeit für deutschsprachige Printmedien wie Frankfurter Allgemeine Zeitung, Süddeutsche Zeitung, Neue Zürcher Zeitung NZZ, Rundfunkanstalten wie ARD, ORF und SRF. Veröffentlichungen von Büchern, Reportagen zu Themen wie Reisen und Tourismus, Politik, Kultur, Zeitgeschehen.

2010 entdeckte ein Hobbytaucher auf dem Grund der Ostsee 145 Flaschen Champagner im Bauch eines Schiffswracks. Der um 1830 vor den Åland Inseln gesunkene Schoner war offenbar auf dem Weg zum russischen Zarenhof. Seine Ladung: edler Champagner. Seit dem Fund hat der Schaumwein für Aufregung gesorgt: bei den Medien, die weltweit über den ältesten jemals gefundenen Champagner berichteten, sowie bei der internationalen Sammlerelite seltener Edeltropfen. Und schliesslich führte der Fund auch zu Kontroversen unter Archäologen, Historikern und Kulturgüterschützern, die beklagen, dass durch den Verkauf und Verzehr des Rebensafts unwiederbringliche kulturhistorische Preziosen «verhökert» würden.

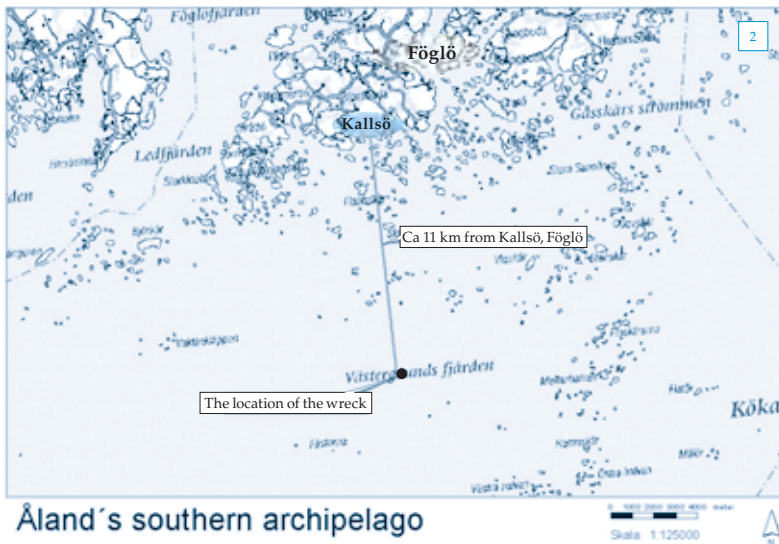
Die Bosse des feinen französischen Schaumwein-Hauses Veuve Clicquot hielten ihn zuerst für einen Spinner, als der åländische Taucher 2010 bei ihnen anrief. Er habe Dutzende Flaschen ihres Edelchampagners auf dem Grund der Ostsee gefunden. Christian Ekström, ehemaliger Busfahrer und Pubbesitzer, berichtete den Herren im fernen Reims am Telefon von einem Schoner, der vermutlich um 1830 vor Åland gesunken war. Wo der Archipel mit dem komischen Namen denn liege, begehrte man in der Champagnerzentrale Auskunft, denn auf der Landkarte konnte man ihn nicht finden. Erst Google wusste Rat: zwischen Finnland und Schweden.

Neben dem Veuve Clicquot-Ensemble befanden sich im Wrack des Segelschiffes mehrere Flaschen der Marke Heidsieck und Dutzende des 1829 untergegangenen Sekthauses Juglar. Insgesamt 145 Flaschen. Ein einmaliges Sammelsurium an Raritäten und zugleich der älteste jemals gefundene Champagner der Welt.

Veuve Clicquots Chefhistorikerin Fabienne Moreau und Schwedens Champagnerpapst Richard Juhlin bestätigten Authentizität der Korken und Klasse des Inhalts. Die Lage der Flaschen bei fünf bar Druck und fünf Grad Temperatur in achtundvierzig Metern Wassertiefe war anscheinend ideal, um den Champagner zu konservieren.



¹ Eine der gefundenen Champagnerflaschen bei der Auktion.
Foto: © Alex Dawson/Visit Åland.



2 Karte mit Angabe des Fundortes.
© Museum Åland.

Die åländische Regierung entschied (ohne die UNESCO zu informieren), zwei Flaschen der Fracht in Mariehamn versteigern zu lassen, der Hauptstadt der 6'700 autonomen Åland-Inseln, die zu Finnland gehören. Der Testlauf brachte 2011 einen Weltrekord: 54'000 Euro legte ein französischer Investmentbanker für die beiden Flaschen aus opakem Schwarzglas hin.

Für Ravi Viswanathan ist der Champagner ein «Stück Geschichte». Der untersetzte Weinsammler und Familienvater, der abwechselnd in Singapur und Frankreich lebt und noch weitere «historische Raritäten» wie einen 1821er Vin Jaune und einen 1854er Lafite besitzt, hat seine Champagnerstars in Singapur ausgestellt. In dem russischen Edelrestaurant seiner Frau Julia. Zwischen Kaviar, Bœuf Stroganoff, Soljanka und Borschtsch liegen die Flaschen nun in einer Vitrine.

SCHAUMWEIN ALS TOURISTISCHES MARKETINGINSTRUMENT

Im Jahre 2012 wurden weitere acht Champagner-Flaschen versteigert. «Wir wollen die Augen der Welt auf den Schärengarten lenken», erklärte Johan Ehn, Ålands Minister für Kultur und Erziehung. Ehn, 39, gibt im Interview freimütig zu, dass Ålands Regierung den antiken Fund auch als «Marketinginstrument» nutze.

INSELN DES FRIEDENS

Auf der Landkarte erscheint Åland wie eine Ansammlung unzähliger kleiner Kieselsteine: 6'700 Inseln umfasst das Gebiet, das in der Ostsee zwischen Schweden und Finnland liegt. Bis 1809 gehörte Åland zu Schweden, später zum russischen Zarenreich. 1922 schlug der Völkerbund die schwedischsprachigen Inseln Finnland zu, allerdings zu einem hohen Preis: Die Äländer dürfen seitdem ihre Angelegenheiten weitgehend autonom regeln. Heute verfügen die etwa 27'000 Äländer über eine eigene Fahne und Nationalhymne, haben einen eigenen Nationalfeiertag, ein eigenes Autokennzeichen, eigene Briefmarken und eine eigene Internetdomain (Kürzel «ax»). Ålands Nachwuchs muss in der Schule nicht einmal Finnisch lernen, Amtssprache ist Schwedisch. In den Pässen steht: «Suomi Finland Åland». In aussen- und wirtschaftspolitischen Fragen ist Finnland zuständig. Gerne hätte man eine eigene Währung, aber auch im Schärenreich wird mit Euro bezahlt. Laut Völkerbundsbeschluss ist Åland demilitarisiert.

Man wolle die nahezu unbekannte Inselgruppe auf die «Landkarte der internationalen Presse und des Fremdenverkehrs» bringen, so Ehn. Denn genauso wenig wie die Veuve Clicquot-Granden nahm bis jetzt irgendjemand ausserhalb Schwedens und Finnlands Notiz von dem Schärengarten. Im Gegenteil. In Helsinki sind die Äländer als Lokalpatrioten verschrien, die, ähnlich wie die Katalanen in Spanien, jede Gelegenheit nutzten, gegen den grossen Zentralstaat zu «quengeln». Der ultrakonservative «Wahre Finnen»-Politiker Teuvo Hakkarainen erboste die Bewohner 2011 mit der Bemerkung, Somali, Schwule und Lesben sollten doch nach Åland gehen, um auf dem abgelegenen Archipel eine liberale Modellgesellschaft zu gründen.

Insofern schien die Ladung des untergegangenen baltischen Handelsschiffs vor Ålands Eiland Föglö sich als Glücksfund zu erweisen. Doch es kam anders. Acht der Kostbarkeiten gingen «nur» innerhalb des Schätzwertes von 10'000 bis 15'000 Euro weg. Drei Flaschen zog die Regierung Ålands sogar zurück, da die Gebote für sie noch tiefer lagen. Kulturminister Ehn versuchte seine Enttäuschung hinter diplomatischen Floskeln zu verbergen. Auktionatorin Laurie Matheson des französischen Versteigerers Artcurial vermutete, den Äländern sei «das Ergebnis der ersten Auktion zu Kopf gestiegen», sie hätten in ihrer Hoffnung auf neue Rekorde wohl zu viele Flaschen auf die kleine Gemeinde der Champagner-Sammler losgelassen.

3 Die Champagnerflaschen lagen über 100 Jahre auf dem Meeresgrund.
Foto: © Alex Dawson/Visit Åland.

4 Åland-Taucher und Champagner-Finder Christian Eckström.
Foto: © Michael Marek/Sven Weniger.



Schon Tester Juhlin hatte darauf hingewiesen, die uralten Tropfen seien durch die unfreiwillig lange Lagerung von strenger Intensität und nicht jedermanns Sache. Den Geschmack verortete er zwischen «fruchtiger Sommersäure» und «langem, käsigem Abgang». Finder Ekström, eigentlich ein passionierter Biertrinker, hatte mit seinem Kumpel die erste Flasche in Unkenntnis ihres Wertes gleich an Bord nach dem Tauchgang und direkt aus der Pulle geleert. Sein Urteil: Der Inhalt habe «zuckersüß wie Muskatwein» geschmeckt und sei nahezu «frei von schäumender Kohlensäure» gewesen. Nach dem Auktionskater verzichtete die åländische Regierung darauf, 2013 die nächste Tranche unter die Sammler zu bringen.

LAGERBUNKER

Die restlichen, noch nicht versteigerten Champagnerflaschen lagern derzeit an einem geheimen Ort auf Åland: ein unterirdischer Bunker, alarmgesichert mit einer tonnenschweren Stahltür.

Kühle Luft schlägt einem dort beim Betreten entgegen. Boden und Wände sind betoniert, kaltes Neonlicht reflektiert von den grauen Wänden. In einem eigens hergerichteten Kühlraum ist das kostbare Gut vor Klimaschwankungen, Bombenangriffen und radioaktiver Strahlung geschützt. Bei fünf Grad Celsius, gleichbleibender Luftfeuchtigkeit und völliger Dunkelheit lagert der Champagner, sommers wie winters. Sicher verwahrt für kommende Auktionen. Jede Flasche trägt ein schwarzes Plastiketicket mit einer Nummer.

VERSTOSS GEGEN UNESCO-KONVENTIONEN?

Völlig unbeachtet von dem internationalen Medienhype um die Auktion haben Aspekte des Kulturgüterschutzes fast überhaupt keine öffentliche Würdigung gefunden – weder durch die finnische und åländische Regierung noch durch die «Cultural Heritage Protection Treaties Section» der UNESCO. Dabei steht die Frage im Raum: Durften die Flaschen samt Inhalt überhaupt versteigert werden? Sind sie nicht, ebenso wie Teller, Fayencen, Krüge, nautische Instrumente und

die ebenfalls geborgenen fünf unbeschädigten Bierflaschen historische Artefakte?

«Eindeutig ja! Daran gibt es nichts zu zweifeln», sagt Kerstin Odendahl, Professorin für Völkerrecht an der Universität Kiel und spezialisiert auf Fragen des internationalen Kulturgüterschutzes (vgl. auch Interview S. 84/85): «Offenbar sind das die ältesten Champagnerflaschen der Welt, die gefunden worden sind und die noch trinkbar sind. Sie stellen einen einmaligen historischen Wert dar, lagen über 100 Jahre unter Wasser, und insofern haben wir ein Unterwasserkulturgut nach der UNESCO-Konvention von 2001».

Danach hätte der kostbare Schampus gar nicht versteigert werden dürfen. Darauf beharrt auch die Archäologin Jenni Lucenius, 37, die für das Ålands Museum arbeitet: «Vom archäologischen Standpunkt aus sind alle Gegenstände, die im Wrack gefunden wurden, zweifelsfrei Artefakte. Deshalb dürfen die Champagnerflaschen nicht verkauft werden!» Schliesslich habe die Inselregierung die anderen Fundstücke des Schoners ohne Zögern dem Museum zur Ausstellung übergeben. Nur mit dem Champagner, dessen Trauben schon zur Zeit des Bürgerkönigs Louis-Philippe I. an den Hängen um Reims reiften, habe man offenbar anderes vorgehabt. Enttäuscht, so Lucenius, sei man auch über die Reaktion der Medien gewesen, die sich nur für die



5 Die restlichen Champagnerflaschen werden in einem Bunker unter klimatisch stabilen Bedingungen gelagert. Foto: © Michael Marek/Sven Weniger.

6 Der Veuve Clicquot-Korken zeugt von der Authentizität der Flasche. Foto: © Alex Dawson/Visit Åland.



«glamourösen Aspekte des Champagnerfundes» interessiert hätten.

KOMMERZIALISIERUNG VON KULTURGUT

Schnitt da eine Schere zwischen Kunst und Kommerz durch den Kopf von Politikern, die den Wert einer spektakulären Veranstaltung vor die Erhaltung unwiederbringlichen Kulturguts setzten? Ålands Kulturminister Johan Ehn: «Für uns ist der Champagner kein Kulturgut, sondern eine Handelsware, so wie Äpfel oder Pfeffer, und irgendwann einmal wird er sich verflüchtigen. Denken Sie nur an die Kohlensäure».

Doch auch mit dieser feinsinnigen Hilfskonstruktion verstösst

die Regierung Ålands gegen die UNESCO-Konvention zum Schutz von Kulturerbe unter Wasser. Zwar hat Finnland dieses Regelwerk bis heute nicht unterzeichnet, aber aus der Sicht der UNESCO wäre die Verletzung internationaler Schutzprinzipien glasklar: Ålands trinkbarer Champagner gilt als Kulturerbe. Die Kommerzialisierung des Kulturerbes wird von der Pariser UNESCO-Zentrale strikt verurteilt. Im Sinne der Konvention liesse sich das Vorgehen Ålands sogar als Plünderung einer archäologischen Stätte werten.

Einen Konflikt zwischen Kulturgüterschutz und Werbung in eigener Sache sieht Johan Ehn jedenfalls nicht. Dass man mit der Versteigerung des Champagners die eigene Geschichte für Geld und Aufmerksamkeit verkaufe,

weist der Kulturminister entschieden zurück. Dass Åland internationale Gesetze gebrochen habe, sei Unsinn. Trotzdem war anscheinend der Regierung nicht ganz wohl bei der Entscheidung. Der Auktionserlös soll daher in eine Stiftung fließen, die archäologische Projekte unterstützt. Vielleicht hofft man, eine neue Ladung Champagner zu finden.

Zwei Gewinner gibt es jedoch schon jetzt. Christian Ekström, der Taucher, der den Perlwein vom Meeresboden barg, nutzte die Gunst der Stunde und erwarb eine der Flaschen zum Mindestpreis von 10'000 Euro für seinen Pub. Da wird sie nun für immer stehen – auf Åland, inmitten Tausender Bierflaschen. Und auch Sammler Viswanathan kümmert der Kulturgüterschutz wenig. Schon bald will er den Champagner gemeinsam mit seiner Frau trinken: «Am besten zum Hochzeitstag»!

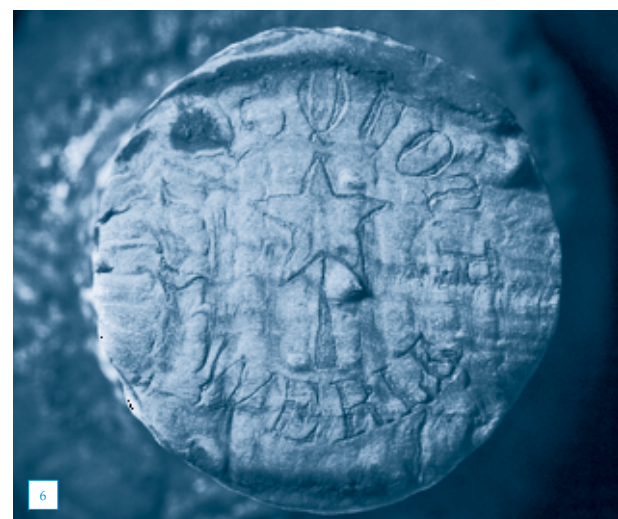




Foto: © Michael Marek/Sven Weniger.

Prof. Dr. Kerstin Odendahl wurde in Hamburg geboren und wuchs in Mexiko-City auf. 2004 habilitierte sie zum Thema «Kulturgüterschutz. Entwicklung, Struktur und Dogmatik eines ebenenübergreifenden Normensystems». 2004 übernahm sie den Lehrstuhl für Völker- und Europarecht an der Universität St. Gallen, Schweiz. Dort war sie Programmbeauftragte der Hague Academy for International Law, wo sie die «Seminars for Advanced Studies» organisierte und leitete. Seit 2011 ist Kerstin Odendahl Inhaberin des Lehrstuhls für Öffentliches Recht mit Schwerpunkt Völker- und Europarecht sowie dem internationalen Umwelt-, Kultur- und Sicherheitsrecht an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel, Deutschland. Von 2008–2011 war sie zudem Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Kulturgüterschutz (damals Schweizerisches Komitee für Kulturgüterschutz) und war massgeblich beteiligt an der Ausarbeitung der «Guidelines for the Implementation of the 1999 Second Protocol to the Hague Convention of 1954 for the Protection of Cultural Property in the Event of Armed Conflict».

Frage: Was wird von der UNESCO-Konvention als schützenswertes Unterwasserkulturgut angesehen?

Kerstin Odendahl: Die UNESCO-Konvention enthält eine relativ weite Definition des Unterwasserkulturgutes. Sie legt fest, dass es sich um Gegenstände handeln muss, und zwar um bewegliche oder um unbewegliche. Eine Unterwassersiedlung ist z. B. ein Unterwasserkulturgut. Vor allem geht es aber um Schiffe und um Ladungen, also um bewegliche Gegenstände. Diese müssen einen historischen oder sonstigen kulturellen Wert haben. Und sie müssen über 100 Jahre unter Wasser gewesen sein. Dann haben wir ein Unterwasserkulturgut nach der UNESCO-Konvention von 2001.

Sind die vor Åland gefundenen Champagnerflaschen als schützenswertes Kulturgut zu werten?

Eindeutig ja! Daran gibt es nichts zu zweifeln. Sie sind bewegliche Gegenstände, die über 100 Jahre unter Wasser gelegen haben. Offenbar handelt es sich um die ältesten Champagnerflaschen der Welt, die darüber hinaus auch noch trinkbar sind. Also, ein einmaliger historischer Wert.

Durfte der etwa 180 Jahre alte Champagner im Sinne des Kulturgüterschutzes verkauft werden?

Wenn Åland an die UNESCO-Konvention gebunden wäre: Nein! Die Konvention enthält die sogenannten «Regeln für die auf das Unterwasser-Kulturerbe gerichteten Tätigkeiten». Regel Nummer zwei besagt, dass die kommerzielle Ausbeutung des Unterwasser-Kulturerbes für Handels- oder Spekulationszwecke mit dem Schutz und der ord-

nungsgemässen Verwaltung des Erbes grundlegend unvereinbar ist. Das Unterwasser-Kulturerbe darf nicht als kommerzielle Ware gehandelt, verkauft, gekauft oder getauscht werden.

Die Åländische Regierung argumentiert, der Champagner wäre trinkbar und daher eine Ware und kein Kulturgut. Wie stehen Sie zu diesem Argument?

Das ist kein Argument. Denken Sie etwa an eine 2000 Jahre alte Trinkschale aus Rom. Auch diese ist ja noch verwendbar. Nein, die Frage, ob ein Gegenstand noch benutzbar, trinkbar oder was auch immer ist, ändert nichts an seinem historischen Wert und macht ihn nicht zur blossen «Ware».

Warum schreitet die UNESCO nicht ein? Sind Finnland und Åland nicht an die internationalen Regeln zum Schutz von Unterwasserkulturgut (Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage) gebunden?

Leider nein! Åland gehört zu Finnland. Finnland ist ein souveräner Staat. Er ist zwar Mitglied der UNESCO, und die Unterwasserkulturgutkonvention ist eine UNESCO-Konvention. Aber jeder Mitgliedstaat der UNESCO ist frei, ob er die Konvention unterzeichnet und ratifiziert oder nicht. Und Finnland hat sie nicht ratifiziert. Das heisst, rechtlich ist Finnland nicht an die Konvention gebunden. Und deshalb kann man Finnland, und auch Åland, keinen Vorwurf machen – zumindest rechtlich nicht.

Gibt es einen moralischen Verstoß gegen internationale Konventionen?

Einen moralischen Verstoß gegen eine Konvention gibt es nicht.

Wohl aber gibt es ein Verhalten, das dem Sinn und Zweck einer von vielen Staaten anerkannten Konvention widerspricht und das daher politisch oder moralisch getadelt werden kann. Aus Erfahrung wissen wir, dass man manchmal mit politischem oder moralischem Druck weiter kommt als mit rechtlichen Pflichten. Man kann ohne weiteres sagen, dass dieser Vertrag aus dem Jahre 2001, der seit 2009 in Kraft ist und zahlreiche Vertragsstaaten hat, eine Art Geisteshaltung der Staatengemeinschaft widerspiegelt. Dass Finnland sich dieser Geisteshaltung nicht anschliesst, vielmehr genau konträr zu dem handelt, was die sehr klar formulierte Regel Nummer zwei enthält, kann man in der Tat zum Anlass für politischen und moralischen Druck nehmen.

Warum hat Finnland nicht unterzeichnet? Scheint da der Hintergrundgedanke durch, Wracks und deren Ladung auszubeuten?

Die Staaten überlegen sich ziemlich genau, ob sie einen Vertrag unterzeichnen oder nicht, denn sie haben seinen Inhalt dann auch umzusetzen und die Konsequenzen zu tragen. Es gibt zahlreiche Staaten, die in ihren Gewässern Schiffswracks oder ähnliches vermuten und die sich aus diesen Gründen vom Vertrag fernhalten. Man muss dazu sagen, dass die Regeln, die zum Schutz von Unterwasserkulturgut geschaffen worden sind, ausgesprochen detailliert sind. Es handelt sich um 33 sehr präzise Vorschriften, die dem einen oder anderen Staat zu weit gehen. Deshalb scheuen viele Staaten eine Bindung.

Finnland hat 1999 das «Übereinkommen über Massnahmen zum Verbot und zur Verhütung der unzulässigen Einfuhr, Ausfuhr und Übereignung von Kulturgut» unterzeichnet. Bedeutet der Champagner-Verkauf einen Bruch dieser UNESCO-Konvention?

Wenn man den Namen der Konvention hört, könnte man in der Tat darauf kommen, denn es geht hier ja um eine Ausfuhr und Übereignung von Kulturgut. Problematisch ist aber, dass sich die Konvention nur auf zwei bestimmte Typen von Kulturgütern bezieht: Es geht zum einen um gestohlenen Kulturgut, zum anderen um Kulturgut, das ein Staat wegen seiner nationalen Bedeutung für unausführbar deklariert hat. Das ist beides hier nicht der Fall. Im Gegenteil, Åland hat ausdrücklich erklärt, dass es die Champagnerflaschen ausführen möchte. Auch diese UNESCO-Konvention ist daher im vorliegenden Fall, wenn auch aus anderen Gründen, nicht anwendbar.

Wie werten Sie die Tatsache, dass die Åländische Regierung einen Teil des Geldes aus den Versteigerungen für archäologische Projekte einsetzen will?

Das ist eine bemerkenswerte Haltung. Wenn Finnland an die UNESCO-Konvention zum Schutz von Unterwasserkulturgut gebunden wäre, wenn es also Finnland verboten wäre, die Champagnerflaschen zu verkaufen, dann würde der Einsatz des Erlöses für archäologische Projekte nichts an dem Rechtsverstoß ändern. Sie können nicht das eine Kulturgut zerstören und dafür ein anderes besonders schützen.

Ålands Regierung argumentiert, es gehe ja «nur» um Champagnerflaschen. Was entgegnen Sie dieser Behauptung?

Man kann alles, was mit Kultur zusammenhängt, nicht auf eine rechtliche oder wirtschaftliche Dimension reduzieren. Kultur ist das, was uns Menschen unterscheidet von Pflanzen und Tieren. Wir haben die Fähigkeit zu denken, Gefühle zu äussern und ausgewählten Gegenständen einen immateriellen Wert zu verleihen. Die Champagnerflaschen – sie sind ja nicht nur ein Getränk. Sie sind Gegenstände, die von

einer bestimmten Epoche zeugen. Sie belegen die Zeit, als die entsprechenden Champagnersorten zum ersten Mal auf den Markt kamen. Es heisst, die Champagnerflaschen seien auf dem Weg nach St. Petersburg an den Hof des Zaren gewesen. Sie sind ein Symbol für eine bestimmte Epoche. Insofern geht es nicht nur um Champagnerflaschen und nicht nur um Rechtsverstöße, wirtschaftliche Einkünfte oder moralisches Verhalten. Es geht um den Erhalt unserer Geschichtszeugnisse und damit um unsere Kultur.

Was kann die Öffentlichkeit, was können die Medien tun?

Man könnte darauf hinweisen, wie viele Staaten die UNESCO-Unterwasserkulturgutkonvention bereits unterzeichnet haben und dass sich Finnland in einem Anachronismus befindet, also den Entwicklungen der Zeit hinterherhinkt. Man könnte auch – und das ist ein rechtlicher Weg, der offensteht – auf eine weitere Konvention zurückgreifen, die relativ unbekannt ist. Es handelt sich um die Europaratskonvention zum Schutz des archäologischen Erbes. Diese Konvention stammt aus dem Jahre 1992, ist seit 1995 in Kraft und wurde auch von Finnland ratifiziert. Dort geht es zwar um archäologische Gegenstände. Sie werden in der Europaratskonvention allerdings definiert als Ausgrabungen und Funde an Land und unter Wasser. In der Europaratskonvention gibt es eine Vorschrift, Artikel 4, die besagt, dass man archäologische Funde zu erhalten und zu pflegen hat – vornehmlich an Ort und Stelle – sowie geeignete Aufbewahrungsorte für sie zu schaffen hat, wenn sie von ihrem Ursprungsort entfernt worden sind. Das ist eine sehr weiche Vorschrift. Aber man könnte Finnland ja mal auf Artikel 4 und auf die damit von Finnland eingegangenen rechtlichen Verpflichtungen aufmerksam machen.

CHAMPAGNE,

ARGENT ET

PROTECTION DES BIENS CULTURELS



En 2010, un plongeur amateur découvre 145 bouteilles de champagne dans une épave au fond de la Baltique. La goélette qui a coulé en 1830 devant l'archipel d'Åland devait apparemment approvisionner la cour impériale russe. Sa cargaison: du champagne véritable.

Cette découverte a fait beaucoup de bruit: les médias du monde entier ont parlé du plus vieux champagne jamais trouvé, éveillant l'engouement des collectionneurs de grands crus et l'intérêt des autorités de l'archipel autonome finlandais qui s'empresse de vendre aux enchères quelques bouteilles prestigieuses. Cette découverte a aussi engendré des controverses entre archéologues, historiens et spécialistes de la

protection des biens culturels qui déploreraient la perte irréparable, pour l'histoire et la culture, que constitue la vente et la consommation du précieux liquide issu de raisins déjà récoltés sur les coteaux de Reims sous le règne de Louis-Philippe I^{er}.

Actuellement, le partage n'est pas encore clairement défini. Deux bouteilles ont battu tous les records de vente aux enchères et, depuis, l'intérêt pour le breuvage s'est quelque peu émoussé. Le gouvernement d'Åland ne sait pas encore comment il va procéder. La plupart des bouteilles sont entreposées dans un bunker lui appartenant. Affaire à suivre.

8 L'épave du bateau au fond de la Baltique. Photo: © Alex Dawson/Visit Åland.

9 Les bouteilles de champagne sont restées plus de 100 ans au fond de la mer. Photo: © Alex Dawson/Visit Åland.



CHAMPAGNE, DENARO
E PROTEZIONE
DEI BENI CULTURALI

CHAMPAGNE, MONEY
AND PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY

Nel 2010 un sommozzatore trova 145 bottiglie di champagne in un relitto sul fondo del Mar Baltico. La goletta, affondata attorno al 1830 al largo delle Isole Åland, era con tutta probabilità in rotta verso la corte russa degli zar. Il suo carico era formato principalmente da pregiato champagne.

L'insolita scoperta suscita grande scalpore: ne parlano i media di tutto il mondo e i collezionisti più esclusivi vorrebbero accaparrarsene almeno una bottiglia. Approfittando della sua parziale autonomia dalla Finlandia, l'arcipelago non perde tempo e mette all'asta alcune delle bottiglie pregiate per cederle al maggior offerente, destando l'indignazione di archeologi, storici e addetti alla protezione dei beni culturali di tutto il mondo. Questi condannano la vendita e la conseguente perdita irreparabile di un bene culturale prezioso, ricavato da uve coltivate sui pendii attorno a Reims all'epoca di re Luigi Filippo I, re dei francesi.

A tutt'oggi, la controversia non è risolta. Le prime due bottiglie sono state battute all'asta a un prezzo record, ma poi l'interesse per l'antico vin frizzante è andato vieppiù scemando. Da allora il governo insulare è indeciso sul da farsi. La maggior parte delle bottiglie sono ora custodite in un bunker sotterraneo. Il finale dell'insolita vicenda è ancora tutto da scrivere.



In 2010 an amateur diver discovered 145 bottles of champagne in a shipwreck lying on the floor of the Baltic Sea. It is claimed that the vessel and its bubbly cargo was headed for the court of the Russian Czar when it ran aground off the Åland Islands in the 1830^s.

The haul of fine champagne has had the world fizzing with interest since it was discovered. There was international media coverage on the oldest champagne ever found, and top-flight international collectors were keen to get their hands on a bottle of this rare vintage. The discovery also exposed the greediness of the local authorities of these Finnish, though largely autonomous, islands, as they instantly auctioned off several bottles to the highest bidder. The champagne was also a source of controversy among archaeologists, historians and cultural property protection experts. They condemned the sale and consumption of this fine

champagne made from grapes harvested on the slopes around Reims during the reign of King Louis-Philippe I of France, and deplored the “hawking” of irreplaceable cultural artefacts.

Conflict still rages. After two bottles of champagne achieved world record prices, interest in the bubbly bounty has soared. However, the islands' government is unsure about what it should do with the remaining bottles. Until a decision is finally made, most of the haul will remain in a secret government-owned underground bunker.

¹⁰ The remaining champagne bottles are stored in an underground bunker under constant climatic conditions. Photo: © Michael Marek/Sven Weniger.

BENNO BÜHLMANN

IST NEUER

BABS-DIREKTOR



Fotos: © Zentrum elektronische Medien (zem); Bundesamt für Bevölkerungsschutz (BABS).

Der Bundesrat hatte Ende Oktober 2013 Benno Bühlmann zum neuen Direktor des Bundesamtes für Bevölkerungsschutz BABS ernannt. Herr Bühlmann trat die Stelle am 1. Juli 2014 an. Er folgte auf Willi Scholl, der Mitte 2014 in Pension ging.

Zu den wichtigsten Aufgaben des neuen Direktors gehören die Weiterentwicklung des Bevölkerungsschutzes als sicherheitspolitisches Instrument der Schweiz und die Umsetzung der vom Bundesrat verabschiedeten «Strategie Bevölkerungsschutz und Zivilschutz 2015+», welche das Ziel verfolgt, die Schweiz besser auf die Bewältigung von Katastrophen und Notlagen vorzubereiten.

Benno Bühlmann (54) hat an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich 1982 sein

Studium als diplomierter Chemie-Ingenieur ETH sowie 1985 als diplomierter Naturwissenschaftler ETH abgeschlossen. Von 1985 bis 1987 forschte er an der Eidgenössischen Anstalt für Wasserversorgung, Abwasserreinigung und Gewässerschutz in Dübendorf und trat 1987 als Leiter der Abteilung Gewässerschutz und Fischerei in das Amt für Umweltschutz des Kantons Uri ein, dessen Leitung er von 1994 bis 2012 inne hatte.

Ab 2013 führte Herr Bühlmann als Selbständiger das Beratungsunternehmen Bühlmann Project Management GmbH in Altdorf.

Herr Bühlmann ist verheiratet und Vater von zwei Töchtern. Er ist deutscher Muttersprache und spricht zudem französisch und englisch.

BSZ, NR. 20/2014

In der aktuellsten Ausgabe der Zeitschrift *Bevölkerungsschutz* (Nr. 20) ist ein ausführliches Interview mit dem neuen Direktor erschienen.

Die Zeitschrift ist online abrufbar unter: <http://www.bevoelkerungsschutz.ch/>
-> Dienstleistungen -> Informationsmittel BABS -> Zeitschrift Bevölkerungsschutz

-> FR -> IT

BENNO BÜHLMANN

EST LE NOUVEAU DIRECTEUR DE L'OFPP

A la fin octobre 2013, le Conseil fédéral a désigné Benno Bühlmann pour succéder à Willi Scholl, qui a pris sa retraite au début de l'été 2014, à la tête de l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP). Le futur directeur a pris ses nouvelles fonctions le 1^{er} juillet 2014.

Parmi les tâches les plus importantes auxquelles devra s'atteler le nouveau directeur figurent le développement de la protection de la population en tant qu'instrument de la politique de sécurité de la Suisse et la mise en œuvre de la «Stratégie de la protection de la population et de la protection civile 2015+» adoptée par le Conseil fédéral afin de mieux préparer la Suisse à la maîtrise de catastrophes et de situations d'urgence.

Agé de 54 ans, Benno Bühlmann a étudié à l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich où il a d'abord obtenu un diplôme d'ingénieur chimiste EPF en 1982 puis, en 1985, un diplôme en sciences naturelles. Entre 1985 et 1987, il se consacre à la recherche auprès de l'Institut fédéral pour l'aménagement, l'épuration et la protection des eaux à Dübendorf. En 1987, il est nommé chef de la Division de la protection des eaux et de la pêche de l'Office cantonal de la protection de l'environnement d'Uri, office dont il assure la direction de 1994 à 2012.

Depuis 2013, Monsieur Bühlmann dirigeait à titre d'indépendant l'entreprise de conseil Bühlmann Project Management Sarl à Altdorf. Marié et père de deux filles, Monsieur Bühlmann est de langue maternelle allemande et parle aussi le français et l'anglais.



BENNO BÜHLMANN

È IL NUOVO DIRETTORE DELL'UFPP

Alla fine di ottobre 2013, Benno Bühlmann è stato nominato nuovo direttore dell'Ufficio federale della protezione della popolazione (UFPP). Egli ha assunto la carica il 1° luglio 2014 subentrando a Willi Scholl, che è andato in pensione a metà del 2014.

Tra i principali compiti del nuovo direttore rientreranno lo sviluppo della protezione della popolazione come strumento di sicurezza della Svizzera e l'attuazione della «Strategia della protezione della popolazione e della protezione civile 2015 +» approvata dal Consiglio federale, che mira a migliorare la gestione di catastrofi e situazioni d'emergenza in Svizzera.

Benno Bühlmann (54) ha studiato presso il Politecnico federale di Zurigo, conseguendo il diploma in ingegneria chimica nel 1982 e in scienze naturali nel 1985. Dal 1985 al 1987 ha lavorato come ricercatore presso l'Istituto federale per l'approvvigionamento, la depurazione e la protezione delle acque di Dübendorf e nel 1987 è stato nominato capo della sezione Protezione delle acque e pesca presso l'Ufficio della protezione dell'ambiente del Cantone di Uri, che ha poi diretto dal 1994 al 2012.

Dal 2013 ha lavorato in proprio ed è stato titolare dell'azienda di consulenza Bühlmann Project Management GmbH di Altdorf. È sposato e padre di due figlie. La sua lingua madre è il tedesco, ma parla anche il francese e l'inglese.

HERAUSFORDERUNGEN IM KULTURGÜTERSCHUTZ

LES DÉFIS DE LA PROTECTION DES BIENS CULTURELS

CHALLENGES OF PROTECTING CULTURAL PROPERTY

Die internationale Tagung, die vom 30.9.–2.10.2012 in Bern unter dem Patronat der UNESCO stattfand, zeigte auf, welche Schutzmassnahmen für Kulturgüter im bewaffneten Konflikt und in Friedenszeiten Erfolg versprechen. Darüber hinaus wurde das Schweizer Modell vorgestellt. Anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Ratifikation des Haager Abkommens von 1954 durch die Schweiz (1962) wurde eine Plattform geboten, um diese Massnahmen zu untersuchen und Erfahrungen mit den Teilnehmenden aus anderen Staaten im Rahmen der Tagung auszutauschen.

Die nun vorliegende Publikation fasst die Referate sowie die Erkenntnisse aus der dreitägigen Konferenz zusammen.

Dabei werden die Eröffnungsreden der Tagung originalgetreu wiedergegeben. Die Referate der Tagung sowie nachträglich eingereichte Texte erscheinen jeweils vollständig, zum Teil leicht überarbeitet, in einer der drei Tagungssprachen Englisch, Französisch oder Deutsch und verfügen am Schluss jedes Beitrages über eine Kurzfassung in den beiden übrigen Sprachen.

Die Publikation wird mit einer dreisprachigen Zusammenfassung der Tagung und den daraus gewonnenen Erkenntnissen abgerundet.

Le Congrès international de la PBC, qui a eu lieu à Berne du 30 septembre au 2 octobre 2012 sous le patronage de l'UNESCO, a montré quelles mesures de protection des biens culturels en cas de conflit armé et en temps de paix sont un gage de réussite. C'est sur cette base qu'a ensuite été présenté le modèle suisse. A l'occasion du cinquantenaire de la ratification de la Convention de La Haye de 1954 par la Suisse (1962), il s'agissait d'offrir une plate-forme permettant d'analyser ces mesures et de partager ses expériences avec des participants d'autres pays.

La publication constitue un récapitulatif des conférences et des contributions apportées lors de ce congrès de trois jours.

Vous y trouverez le discours d'ouverture du congrès dans sa version originale. Les exposés présentés au congrès ainsi que des textes déposés ultérieurement sont eux aussi fournis en intégralité, parfois avec quelques changements mineurs, dans l'une des trois langues du congrès (anglais, français ou allemand). A la fin de chaque exposé, vous en trouverez un résumé dans les deux autres langues.

Cette documentation est parachevée par un résumé du congrès et des connaissances acquises, le tout dans les trois langues.

The international PCP conference, which ran from 30 September to 2 October 2012 in Bern, yielded important findings on the type of measures that could provide cultural property with effective and adequate protection both in the event of armed conflict and in peacetime. The conference which was held under the patronage of UNESCO also allowed Switzerland to present its national PCP model and to review its achievements in the 50 years since it ratified the 1954 Hague Convention. Furthermore, the conference provided a platform for discussion on the measures undertaken by Switzerland to date and an opportunity for delegates to share their PCP experiences.

As well as the opening addresses, the proceedings contain unabridged versions of the papers presented during the three-day conference as well as papers that were submitted afterwards. All articles are written in one of the three working languages of the conference (English, French and German), but in certain instances, they have undergone minor revisions prior to publication. All articles are accompanied by a brief summary in the other two languages.

A trilingual synopsis of the conference and its findings appears at the end of the proceedings.

IMPRESSUM / ADRESSEN

VORANZEIGE

KGS FORUM 24 UND 25/2015

24/2015:
Das neue KGS-Gesetz
La nouvelle loi PBC
La nuova legge PBC
The new Federal PCP Act

25/2015:
KGS in Katastrophen
und Notlagen
*La PBC en cas de cata-
strophes et situations
d'urgence*
La PBC in caso di
catastrofi e situazioni
d'emergenza
*PCP in Disasters and
Emergencies*

IMPRESSUM

© Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS,
Fachbereich Kulturgüterschutz KGS, Bern 2014 ISSN 1662-3495

Herausgeber: BABS, Fachbereich Kulturgüterschutz KGS

Konzept: Rino Büchel, Hans Schüpbach, Eveline Maradan El Bana,
Laura Albisetti, Tiziana Cusati

Redaktion, Layout: Hans Schüpbach, Tiziana Cusati

Übersetzungen: Alain Meyrat, Anne-France Meystre (f), Marinella
Polli, Caroline Sulmoni, Peter Waldburger (i), Elaine Sheerin (e)

Auflage: 2500; 14. Jahrgang

Web: www.kgs.admin.ch/ oder www.kulturgueterschutz.ch/

GIS-Anwendung KGS-Inventar: <http://map.kgs.admin.ch/>

Hinweis

Das KGS Forum dient als Plattform, um verschiedene Themen aus
dem Bereich Kulturgüterschutz möglichst vielfältig und aus unter-
schiedlichen Blickwinkeln vorzustellen. Die Beiträge geben die
Meinung der Autorinnen/Autoren wieder und sind somit nicht
zwingend deckungsgleich mit dem Standpunkt des Bundesamtes
oder der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

KGS ADRESSEN / ADRESSES PBC / INDIRIZZI PBC / ADRESSES PCP

Bundesamt für Bevölkerungsschutz BABS
Fachbereich Kulturgüterschutz KGS
Monbijoustrasse 51A
3003 Bern

Tel.: +41 (0)58 462 52 74
Fax: +41 (0)58 464 87 89

Web: www.kulturgueterschutz.ch oder www.kgs.admin.ch
www.bevoelkerungsschutz.ch (Navigation: Themen / Kulturgüterschutz)

Büchel Rino	Chef KGS, Internationales	Tel.: +41 (0)58 462 51 84
	rino.buechel@babs.admin.ch	
Albisetti Laura	Grundlagen	+41 (0)58 465 15 37
	laura.albisetti@babs.admin.ch	
Cusati Tiziana	Hochschulpraktikantin	+41 (0)58 462 52 74
	tiziana.cusati@babs.admin.ch	
Maradan El Bana Eveline	Ausbildung	+41 (0)58 462 52 56
	rose-eveline.maradan@babs.admin.ch	
Schüpbach Hans	Information, Inventar	+41 (0)58 462 51 56
	hans.schuepbach@babs.admin.ch	

Kantonale KGS-Verantwortliche / Mitglieder Schweizerisches Komitee für Kulturgüterschutz:
www.kgs.admin.ch/ -> Organisation (in der Randspalte Links mit Adresslisten)



Zu den Hauptvertretern unter den «Spezialfällen» im KGS-Inventar gehören insbesondere Dampfschiffe und Bergbahnen.

*Bild oben: Das Dampfschiff auf dem Genfersee als «Spezialfall» neben dem «normalen» Baudenkmal Schloss Chillon (VD).
Foto: © Hans Schüpbach, Fachbereich KGS, BABS.*

Bild unten: Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke überquert den Steinstafel-Viadukt. Foto: © DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke).

