

Manfred WEDHORN (Austria - Autriche)

**Das industrielle Erbe als Bestandteil
der Europäischen Kulturpolitik**

Die internationale Entwicklung

Die internationale Entwicklung spiegelt sich am besten in jenen vier Tagungen wider, welche vom Europarat zu diesem Thema abgehalten wurden, und zwar:

**Lyon, Vaulx-en-Velin, 22.-25. Oktober 1985:
«Das industrielle Erbe: Welche Politik?»**

Die Tagung war als ein Einstieg in das Thema zu verstehen, welche den Rahmen möglicher Aktivitäten im Sinne einer gemeinsamen europäischen Kulturpolitik aufzeigen sollte.

Zumindest vier Schwerpunkte wurden hierbei herausgearbeitet¹:

1. Die Erhaltung des industriellen Erbes ist ein interdisziplinäres Fachgebiet; es umfaßt mehr als nur die Erhaltung von Bauten und Maschinen. Teil der Bemühungen muß die Erhaltung unseres Wissens um Entstehung, Funktion und Nutzung technischer und industrieller Anlagen sein. Der Begriff der «Industriearchäologie», mit der heute dieses Wissensgebiet gemeinhin bezeichnet wird, umfaßt ethnologische, historische, wirtschafts- und technikgeschichtliche Aspekte ebenso wie soziologische, architektonische, wirtschaftliche und auch politische Interessen.
2. In diesem Sinn ist die Einbeziehung bestehender Firmen und Industrien im größerem Ausmaß als bisher — vor allem auch die Aufschließung firmeneigener Archive — von besonderer Bedeutung. Man wird das hierfür notwendige Verständnis jedoch nur durch eine gezielte staatliche Erziehungspolitik erreichen; die Bedeutung des industriellen Erbes als Teil unserer Kultur muß einerseits Bestandteil der Grundschulausbildung und andererseits im universitären Bereich verankert sein.
3. Die Erarbeitung einer gesamteuropäischen Inventarisierung und einer überregionalen Typologie sind als die notwendigsten Aufgaben der nächsten Jahre zu bezeichnen. — Erneut wurde in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung der Arbeiterwohnhäuser und Fabrikssiedlungen unterstrichen.

4. Das industrielle Erbe ist kein Erbe im üblichen historischen Sinn. Der raschen wirtschaftlichen Entwicklung entsprechend muß heute geplant werden, was in der Zukunft erhalten werden soll und kann. Als Beispiele wurden die Auswahl der zu erhaltenden Erdölraffinerien und Atomkraftwerke angesprochen; die Beobachtung der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung Europas muß jedenfalls in den Aufgabenkreis einer verantwortungsbewußten industriearchäologischen Planung miteinbezogen werden.

Die Wahl Frankreichs als Veranstalterland für diese erste Europaratskonferenz über das industrielle Erbe war kein Zufall: Die Beachtung, welche dem industriellen Erbe in Frankreich seit geraumer Zeit zuerkannt wird, hat zu beispielhaften Bemühungen und Erfolgen geführt: Im Jahre 1983 wurde beim «Inventaire général» im Kulturministerium in Paris eine eigene Abteilung, die sogenannte «Cellule du Patrimoine Industriel» geschaffen², welche an die achtzig Forschungsprojekte, vor allem Inventare und Detailstudien vergeben und zum Teil auch betreut hat.

Seit dem Ende der siebziger Jahre kam in Frankreich der Fremdnutzung industrieller Bauten besondere Bedeutung zu: Die Umwidmung der Spinnerei «Le Blan» in Lille³, in eine Wohnhausanlage mit über einhundert Wohnungen, 19. nach Plänen der Architekten Reichen und Robert fertiggestellt, gilt heute noch als ein klassisches Beispiel der Neunutzung industrieller Bauten.

Die Verwendung des Gare d'Orsay in Paris, erbaut im Jahre 1900, für Zwecke eines Museums für die Zeit zwischen 1848 und 1914, eröffnet, stellt den bisherigen spektakulären Höhepunkt dieser Entwicklung dar.

Madrid, 12.-16. März 1986:

«Ingenieurwesen und öffentliches Bauwesen. Eine neue Dimension in der Denkmalpflege»

Das Kolloquium in Madrid war einer speziellen Art von Denkmalen gewidmet: Unter dem Begriff «Ingenieurwesen und öffentliches Bauwesen» wurden die Probleme der Erhaltung des industriellen Erbes exemplarisch an Hafen-, Damm- und Kanalbauten, an Elektrizitätswerken, Brücken, Straßen, Bahnlinien, Aufnahmegebäuden und ähnlichen Objekten aufgezeigt.

Das Schlußkommunique umfaßte folgende Empfehlungen⁴:

1. Die Förderung der wissenschaftlichen Bearbeitung des industriellen Erbes im Sinne eines interdisziplinären Faches, insbesondere auch die Notwendigkeit technologischer Studien, zum Beispiel über die Auswirkung der Errichtung öffentlicher Bauten oder über die Geschichte des Technologietransfers.
2. Die Inventarisierung, im besonderen der kleineren und außer Betrieb stehenden Anlagen, deren Bestand besonders gefährdet ist.
3. Die Entwicklung regionaler Forschungsarbeiten im Sinne von Projektstudien.
4. Die Nutzung der empfohlenen Projektstudien für eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, um Wissen und Verständnis für das industrielle Erbe zu fördern. Im besonderen sollte das Thema hierbei in den Schulen aufgegriffen und die Jugend unmittelbar zur Mitarbeit bei den Projektstudien gewonnen werden.
5. Die Förderung der Erforschung und Erhaltung des industriellen Erbes durch jene Firmen, welche im Bereich des öffentlichen Bauwesens tätig sind, sei es durch aktive Erhaltung einzelner Objekte, sei es durch die systematische Zusammenarbeit mit öffentlichen Archiven (zum Beispiel um firmeneigenes Archivmaterial nicht zu zerstören, sondern öffentlichen Archiven zu übergeben), sei es durch die Aufarbeitung der eigenen Firmengeschichte.

Darüber hinaus wurde im Rahmen des Kolloquiums die notwendige Zusammenarbeit auf europäischer Ebene betont. — Das Kolloquium selbst hatte besonders Bedeutung für die Hafenstädte Europas. Aus städtebaulicher Sicht ist gerade derzeit international die Umwandlung ehemaliger Hafenbereiche in neue Wohngebiete zu beobachten. Zu den bekanntesten Beispielen dieser Art zählen Amsterdam, Rotterdam, Hamburg, Liverpool und die «Docklands» in London⁵.

Wer die Entwicklung der hier vor sich gehenden Veränderungen kritisch verfolgt, muß mit Erstaunen vor allem die sozialen Umwandlungen zur Kenntnis nehmen, die gezielt verfolgt werden: Aus den Arbeitervierteln der Vergangenheit entstehen die Nobelghettos der Zukunft. Die stadtnahe Lage, die großflächigen Wohnungen und eine nicht abzustreitende Romantik sind die Beweggründe, welche die Spekulation mit dem meist weiträumigen Bauland in bisher nicht vorstellbarem Ausmaß vorantreiben — vergleichbar vielleicht nur mit dem Fall der Fortifikationen und der Verbauung dieser Flächen in Paris und Wien des 19. Jahrhunderts.

Die im Gang befindliche Umwandlung der Hafenviertel wird demgemäß wenig von denkmalpflegerischen Grundsätzen geleitet. Die alten Brücken und Werften stehen, zum Beispiel bei den «Docklands» in London, nur als Blickfang und Aushängeschilder im Sinne eines «Marketing» im Vordergrund.

In Spanien begann die systematische wissenschaftliche Arbeit über das industrielle und technische Erbe erstaunlich spät, erst in den achtziger Jahren. Wie in vielen anderen Ländern ging auch hier ein wesentlicher Impuls von einer universitären Einrichtung aus, von der «Cátedra de Estética de la Ingeniería de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid» und führte zur Gründung eines wissenschaftlichen Institutes, «Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CEDEX)», das sich mit der Inventarisierung des industriellen Erbes beschäftigt⁶. Eine mit einem internationalen Anspruch auf fünfzig Bände konzipierte Dokumentation aller vor 1936 entstandenen Brücken in Spanien, ist als Hauptwerk dieses Institutes anzuführen⁷.

Bochum, 5.-8. September 1988 **«Technische Denkmäler des Bergbaues als kulturelles Erbe»**

Ziel des Bochumer Europarat-Kolloquiums war es — ähnlich wie in Madrid — die allgemeinen Thesen der Erhaltung des industriellen Erbes an einem konkreten Themenkreis zu erproben. Mit Abschluß der Konferenz kamen die Teilnehmer zu einer Schlußresolution, deren Empfehlungen, das kulturelle Erbe des Bergbaues betreffend, wörtlich wiedergegeben seien («Bochumer Resolution»⁸):

1. Sofortige Entwicklung und Anwendung höchster Maßstäbe bei der Erforschung, Erfassung und Dokumentation.
2. Intensivierter und verbesserter Erfahrungs- und Informationsaustausch zwischen allen beteiligten privaten und kommerziellen Institutionen.
3. Verstärkte Bemühungen und Unterstützung bei der Erhaltung, Restaurierung und Neunutzung.
4. Uneingeschränkte Anerkennung als Teil des kulturellen Erbes Europas im Rahmen öffentlicher und privater Förderungsmaßnahmen einschließlich der Steuergesetzgebung.
5. Schaffung eines entsprechenden gesetzlichen Rahmens.

6. Stärkung des öffentlichen Bewußtseins mit Hilfe von Aufklärungs- und Informationskampagnen.
7. Verstärkte Einbindung des Tourismus in die Bemühungen um diese Ziele.

Die Teilnehmer des Bochumer-Kolloquiums setzen sich ferner dafür ein, daß das kulturelle Erbe des Bergbaues in seiner komplexen Gesamtheit aufgefaßt und berücksichtigt wird.

Wieder waren Tagungsort und Thema gezielt gewählt worden: Einerseits war es — weltweit — der Bergbau, der die Bedeutung technischer Denkmäler im allgemeinen erkannte und andererseits war es das Bundesland Nordrhein-Westfalen im besonderen, das — an Betracht des entsprechenden Denkmalbestandes — in den letzten Jahren eine europaweit führende Rolle in der Erhaltung des industriellen Erbes entwickelte. In diesem Zusammenhang ist vor allem das neue Konzept der Industriemuseen mit zahlreichen Außenstellen anzuführen. Im Bundesland Nordrhein-Westfalen sind zwei solcher großräumiger Institutionen im Aufbau begriffen und zwar: Seit 1979 das Westfälische Industriemuseum auf Betreiben des Landschaftsverbandes Westfalen und seit 1984 das Rheinische Industriemuseum auf Betreiben des Landschaftsverbandes Rheinland⁹. — Folgende Standorte sind geplant:

Das Westfälische Industriemuseum mit dem Sitz in Dortmund (Kohlezeche Zollern II/IV) und Außenstellen in Witten (Kohlezeche Nachtigall), Bochum (Kohlezeche Hannover), Waltrop (Schiffshebewerk Henrichenburg), Petershagen (Glashütte Gernheim), Lage (Ziegelei Sylbach) und Bocholt (Textilfabrik);

Das Rheinische Industriemuseum mit dem Sitz in Oberhausen (Zink-Walzwerk Altenberg) und Außenstellen in Solingen (Gesensschmiede Hendrichs), Engelskirchen (Textilfabrik Ermen & Engels), Bergisch-Gladbach (Papiermühle «Alte Dombach»), Ratingen (Textilfabrik Gomford), Enskirchen (Textilfabrik Müller), Essen (Hämmer und Zechen im Deilbachtal) und Duisburg (Kohlezeche Rheinpreußen).

Die Landschaftsverbände erhielten zu diesen wahrhaft gigantischen Projekten von Beginn an Zuwendungen von 80 Prozent zu den baulichen Anlagen, die wegen des hohen Landesinteresses ab 1989 auf 90 Prozent angehoben wurden. Bis jetzt betragen die Förderungen des Landes für alle Standorte 47 Millionen DM; ein Vielfaches dieser Summe wird für die Fertigstellung des Gesamtprojektes notwendig sein.

London, Durham, 10.-15. April 1989
«Dokumentation des industriellen Erbes»

Die letzte der geplanten Europaratskonferenzen war der Dokumentation des industriellen Erbes gewidmet: In fünf Arbeitsgruppen wurden Ziele und Methoden der notwendigen Arbeiten auf breitester Ebene diskutiert. Das Ergebnis der Konferenz ist wie folgt zu analysieren:

1. Die Inventarisierung ist — wie bereits in allen vorausgegangenen Konferenzen festgehalten wurde — die Grundlage jeglicher Beschäftigung mit dem industriellen Erbe und seiner Erhaltung.
2. Die klassischen Methoden der archäologischen Grabung und bauhistorischen Untersuchung, der Zeichnung und Fotografie, wurden durch «Oral History», computer-unterstützte Inventarisierung, Video und Film, erweitert und diese als wissenschaftliche Methoden anerkannt.
3. Vor allem der Computer-Einsatz ermöglicht einen europa- und weltweiten Austausch von Informationen. In diesem Sinn wurde im Laufe der Konferenz auch angeregt, die Gründung einer internationalen Datenbank und eines europäischen Zentrums für audiovisuelles Material im Bereich der Industriearchäologie in Angriff zu nehmen.

Wieder war das Veranstaltungsland gezielt gewählt worden: England gilt bekanntlich als Geburtsstätte der zeitgemäßen «Industriearchäologie». Der Mitveranstalter der Tagung, die «Historic Buildings and Monuments Commission for England», neugegründet durch das 1983 novellierte Denkmalschutzgesetz, und besser bekannt als «English Heritage», beschäftigt sich seit seiner Gründung gezielt auch mit dem industriellen Erbe. Die «Royal Commission on the Historical Monuments of England», die in ihrem Bestand auf das Jahr 1908 zurückgeht, und heute vor allem die wissenschaftlichen Aufgaben der staatlichen Denkmalpflege mit über 160 Mitarbeitern übernimmt, ernannte erstmals 1979 einen eigenen Kommissar für Industriearchäologie.

Die Anfänge der Erhaltung technischer und industrieller Bauten auf der Basis von Gesellschaften und Vereinigungen geht auch in England in die Zwischenkriegszeit zurück: so wurde innerhalb der seit 1877 bestehenden «Society for the Protection of Ancient Buildings» 1929 eine eigene Sektion für den Schutz von Windmühlen gegründet,

die 1946 auch die Wassermühlen in ihre Betreuung aufnahm und unter dieser Bezeichnung — «Wind- and Watermill-Section» — heute noch aktiv ist.

Von den zahlreichen anderen Gesellschaften sei nochmals auf den schon im ersten Band dieser Publikationsreihe angeführten «Ironbridge Gorge Museum Trust» verwiesen, der 1968 durch die Gründung des Ironbridge-Museums der Industriearchäologie weltweit einen neuen Anstoß gab. Seither wurden die Museumsagenda laufend erweitert, den Sehenswürdigkeiten zum Beispiel auch ein Freilichtmuseum mit translozierten technischen und industriellen Denkmälern angeschlossen¹⁰.

Von den periodisch erscheinenden Zeitschriften zum Thema Industriearchäologie in England müssen vor allem jene der 1973 gegründeten «Association for Industrial Archaeology» genannt werden, das sind «AIA Bulletin», «Industrial Archaeology Review» und — gemeinsam mit TICCIH («The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage») — «World Industrial History».

Im unmittelbaren Zusammenhang mit der Europaratstagung in England ist noch der im April 1985 gegründete «Railway Heritage Trust» zu nennen, dessen Ziel es ist, «British Rail» bei der Erhaltung der rund 1800 Denkmäler, die sich im Besitz der Eisenbahngesellschaft befinden, zu unterstützen.

Die «East Coast Main Line», die von London-King's Cross über York und Newcastle nach Edinburgh-Waverley führt, ist ein gutes Beispiel für die Erfolge dieser Zusammenarbeit¹¹: 1984 wurde mit dem Ausbau und der Elektrifizierung der Strecke begonnen; 1991 sollen die Arbeiten abgeschlossen sein. Mit einer Ausdehnung von 624 km gilt die Linie als «längste» Denkmalpflege-Baustelle Englands; als Fallbeispiel ist die 1877 erbaute Station «York» anzuführen, die bereits 1984, mit einem Kostenaufwand von vier Millionen Pfund unter Beachtung höchst anspruchsvoller denkmalpflegerischer Grundsätze, in den modernen Eisenbahnbetrieb integriert wurde.

Anmerkungen:

- (1) Lequin Y., Conclusion of the Colloquy, in: Council of Europe, The Industrial Heritage: What Policies (Architectural Heritage, Reports and Studies, Nr. 6), Straßburg 1987, s. 10-14.
- (2) Manigand-Chaplain C., Répertoire du patrimoine technique et industriel de la France, chercheurs et organismes, Paris 1985, S. I.
- (3) Vgl. hierzu:
Reichen & Robert, Reconversions, Paris 1982. Swittalek P., Wehdorn M., Fourth International Conference on the Conservation of the Industrial Heritage (ICCIH 81), in: Österreichische Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege, Jg. 36, Wien 1982, s. 80-82.
- (4) Council of Europe, Steering Committee for Urban Policies and the Architectural Heritage (CDUP), Madrid Colloquy, Engineering and Public Works. A new Dimension of the Heritage. Conclusion, Straßburg 1985.
- (5) Zur Literatur siehe u.a.: Rotterdamse Kunststichting (Hrsg.), Havenarchitectuur, Rotterdam 1982.
- (6) Fernández Ordóñez J.A. (Hrsg.), Catálogo de noventa Presas y Azudes Españoles anteriores a 1900, Madrid 1984, s.9.
- (7) Fernández Ordóñez J.A. (Hrsg.), Catálogo de Puentes Anteriores a 1936, León, Madrid 1988.
- (8) Deutsche Fassung der «Bochumer Resolution» in: Der Anschnitt. Zeitschrift für Kunst und Kultur im Bergbau, Jg. 41, H. 2-4/1989, s. 122.
- (9) Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Die Industriemuseen der Landschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen (vervielfältigtes Manuskript, verteilt im Rahmen des Europarat-Kolloquiums «Technische Denkmäler des Bergbaus als kulturelles Erbe»), Bochum 1989.
- (10) English Heritage (White P.), Recording the Industrial Heritage. Conference-Handbook, London 1989.
- (11) Smith P.J., The East Coast Main Line, Shepperton 1986.

Prof. Dr. Manfred Wedhorn, Wien