



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

# **DIE CHARTA VON RIGA**

Einstimmig angenommen durch die FEDECRAIL Mitglieder auf ihrer Jahrestagung in Anse bei Lyon am 16. April 2005, zuerst vorgeschlagen anlässlich der Tagung in Riga, Hauptstadt von Lettland.



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

## EINFÜHRUNG

*Diese Charta wurde geschaffen, um Entscheidungen in Bezug auf historische Eisenbahnen<sup>1</sup> dahingehend anzuleiten, dass die historische Substanz bestmöglich gewahrt wird und damit auch von zukünftigen Generationen erlebt werden kann.*

*Bereits bisher sind historische Eisenbahnen sehr erfolgreich bei der Rettung, Erhaltung und dem Betrieb von historischem Material. Diese Charta soll jedem Beteiligten helfen, die Möglichkeiten für sinnvolle Entscheidungen zu erkennen. Sie ergänzt die verschiedenen anderen Chartas, welche die Bewahrung des kulturellen Erbes betreffen.*

## ZIELSETZUNG

Die Charta von Riga ist eine Aufstellung von Grundsätzen, welche die Konservierung, Restaurierung, den Unterhalt und die Reparatur und Nutzung von im Betrieb stehendem historischem Eisenbahnmaterial leiten. Mit ihr verbindet sich die Hoffnung, dass sie unseren Mitgliedern hilft, diesbezüglich sinnvolle Entscheidungen zu treffen.

## DEFINITIONEN

**Historische Eisenbahnen**, im Sinne dieser Charta, schließen ein: historische oder denkmalgeschützte Eisenbahnen, Museumsbahnen, Traditionsbahnen, Touristikbahnen und Museumsstraßenbahnen, Eisenbahn- und Straßenbahnmuseen mit Zugbetrieb und gegebenenfalls auch historische Zugkompositionen, die auf dem nationalen Eisenbahnnetz oder anderen Eisenbahnen betrieben werden.

**Eisenbahnmaterial**, auf das sich diese Charta bezieht, kann auch Gebäude oder Infrastrukturen umfassen, die Teil der Eisenbahnanlagen sind.

**Erhaltung** ist der Vorgang, ein Objekt vor Beschädigung und Verfall durch entsprechenden Unterhalt so zu sichern, dass sein Zustand, seine Qualität und sein Erinnerungswert erhalten werden.

**Konservierung** ist der Prozess der Stabilisierung des Zustandes eines Objektes, ohne seinen historischen oder materiellen Zeugniswert in irgendeiner Weise zu gefährden.

**Restaurierung** ist der Prozess der Reparatur oder des Austausches von fehlenden Teilen mit dem Ansatz, einen früheren Zustand des Objektes wieder herzustellen. Die Restaurierung kann die Struktur des Objektes im Vergleich mit dem Zustand vor Beginn der Arbeiten verstärken und generell weiter in das Objekt eingreifen als die Konservierung. Sie sollte weder unsichtbar noch besonders auffällig sein.

**Reparatur** ist der Prozess der Anpassung oder des Ersatzes von Bauteilen. Der spezifische Standard in Bezug auf die mechanische Beschaffenheit wird ohne Rücksicht auf den historischen Zustand von Teilen, die verändert oder entfernt werden, erreicht.

---

<sup>1</sup> Der Begriff „Historische Eisenbahnen“ wird hier als Entsprechung des englischen Begriffs „Heritage Railways“ benutzt, zu seiner Bedeutung siehe Abschnitt „Definitionen“. Eine weitere Differenzierung kann dem VDMT-Merkblatt 22 „Kulturelle Begriffsbestimmungen zur Eisenbahn“ entnommen werden.



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

### **Artikel 1**

Für das Bewahren der Eisenbahngeschichte sollten wissenschaftliche und technische Kenntnisse und die notwendigen Einrichtungen für die Erhaltung und den Betrieb historischen Eisenbahnmaterials unter Beachtung der entsprechenden Sicherheitsanforderungen genutzt werden.

### **Artikel 2**

Das Ziel der Erhaltung und Restaurierung historischen Eisenbahnmaterials und der damit verbundenen Arbeitsverfahren ist deren Bewahrung, sei es als technologisch bedeutende Artefakte, als Zeugen der Verkehrsgeschichte oder um traditionelle Arbeitstechniken weiterzugeben.

### **Artikel 3**

Der Erhalt aller Ausstattungsteile und ihr regelmäßiger Betrieb sind unerlässlich für das Überleben der historischen Eisenbahnen. Der öffentliche Betrieb von historisch wertvollem Eisenbahnmaterial zusammen mit den historischen Betriebsverfahren ist ein wichtiges Mittel zu dessen Erklärung.

### **Artikel 4**

Das Erkennen eines gesellschaftlich nützlichen Zwecks der historischen Eisenbahnobjekte unterstützt ihre Erhaltung. Eine Nutzung sollte jedoch nur mit den absolut notwendigen Änderungen erfolgen. Diese Änderungen sollten vollständig rückgängig zu machen sein.

### **Artikel 5**

Eine historische Eisenbahn sollte nicht nur ihre eigene Rolle als Transportsystem widerspiegeln, sondern auch, soweit zutreffend, ihren historischen Ursprung und ihre Auswirkungen auf die Gemeinschaft.

### **Artikel 6**

Die Restaurierung ist ein hoch spezialisierter Prozess. Ihr Ziel ist es, den ästhetischen, funktionalen und historischen Wert alten Eisenbahnmaterials zu erhalten und aufzuzeigen. Sie sollte, wo immer möglich, das originale Design und die ursprünglichen Anforderungen respektieren und verstehen.

### **Artikel 7**

Bei der Konservierung historischer Eisenbahnobjekte sollten die originalen oder historisch korrekten Materialien und Techniken benutzt werden, außer sie können aus Gründen der Sicherheit, der Gesetzgebung oder der Verfügbarkeit nicht länger angewandt werden. In diesen Fällen sollten angemessene moderne Ersatzmaterialien oder -techniken genutzt werden.



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

### **Artikel 8**

Die Restaurierung eines historischen Eisenbahnobjektes erfordert nicht, dass es in seinem Neubauzustand restauriert wird. Einige Objekte erlangen ihre historische Bedeutung erst während ihres späteren Betriebes. Eine Restaurierung im Zustand einer bestimmten Epoche sollte erst nach sorgfältiger Prüfung historischer Aufzeichnungen und Dokumente dieser Epoche und nach daraus folgender Festlegung in einem Restaurierungsplan ausgeführt werden. Material, welches durch neues ersetzt wurde, sollte durch einfache dauerhafte Markierungssysteme leicht erkennbar sein.

### **Artikel 9**

Zusätzlich erforderliche Sicherheitsausrüstungen sollten möglichst harmonisch in das konservierte oder restaurierte Objekt eingefügt werden. Die Tatsache, dass es eine Zufügung zum oder Änderung am ursprünglichen Aufbau ist, sollte aber deutlich erkennbar sein.

### **Artikel 10**

Jede andere notwendige spätere Änderung am Objekt, aus welchem Grund auch immer, sollte soweit wie möglich Rücksicht auf den Aufbau und das Aussehen des Originals nehmen. Idealerweise sollten solche Änderungen reversibel sein und alle wesentlichen Originalteile, die entfernt wurden, sollten für eine mögliche zukünftige Wiederverwendung aufbewahrt werden.

### **Artikel 11**

Jeder Schritt der Konservierungs- oder Restaurierungsarbeit an einem historischen Eisenbahnobjekt sollte systematisch geplant und dokumentiert werden. Die daraus resultierende Aufzeichnung dieses Prozesses sollte mindestens während der Existenz des Objektes aufbewahrt werden.

### **Artikel 12**

Alle Einrichtungen, die an dem Erhalt, der Konservierung, der Restaurierung, der Reparatur und dem Betrieb von historische Eisenbahnen und historischem Eisenbahnmaterial beteiligt sind, müssen geeignete Vorkehrungen für den Schutz ihrer Aufzeichnungen und Archive treffen.

Übersetzung aus dem englischen Originaltext von Heimo Echensperger und Rolf Höhmann