

**Die CHARTA von RIGA**  
**Europäische Charta für die Erhaltung und Restaurierung von  
betriebsfähigen historischen Eisenbahnen**  
Vorgestellt auf der FEDECRAIL Konferenz in Riga 2002

**Präambel**

Die CHARTA VON VENEDIG wurde 1964 als eine Erklärung von Grundsätzen über die Konservierung und Restaurierung von Denkmälern und historischen Stätten verkündet. In der Präambel heißt es:

*„Als lebendige Zeugnisse jahrhundertelanger Traditionen der Völker vermitteln die Denkmäler der Gegenwart eine geistige Botschaft der Vergangenheit. Die Menschheit, die sich der universellen Geltung menschlicher Werte mehr und mehr bewusst wird, sieht in den Denkmälern ein gemeinsames Erbe und fühlt sich kommenden Generationen gegenüber für ihre Bewahrung gemeinsam verantwortlich. Sie hat die Verpflichtung, ihnen die Denkmäler im ganzen Reichtum ihrer Authentizität weiterzugeben.*

*Es ist daher wesentlich, daß die Grundsätze, die für die Konservierung und Restaurierung der Denkmale nassgebend sein sollen, gemeinsam erarbeitet und auf internationaler Ebene formuliert werden, wobei jedes Land für die Anwendung im Rahmen seiner Kultur und seiner Tradition verantwortlich ist.*

*Indem sie diesen Grundprinzipien eine erste Form gab, hat die CHARTA VON ATHEN von 1931 zur Entwicklung einer breiten internationalen Bewegung beigetragen, die insbesondere in nationalen Dokumenten, in den Aktivitäten von ICOM und UNESCO und in der Gründung des „Internationalen Studienzentrums zur Erhaltung und Restaurierung der Kulturgüter“ Gestalt angenommen hat. Wachsendes Bewußtsein und kritische Haltung haben sich immer komplexeren und differenzierteren Problemen zugewandt; so scheint es an der Zeit, die Prinzipien jener Charta zu überprüfen, um sie zu vertiefen und in einem neuen Dokument auf eine breitere Basis zu stellen.“*

Beide Chartas konzentrieren sich auf Denkmäler und das gebaute Erbe. Historische Transportmittel werden nicht abgedeckt.

**Definitionen**

**ARTIKEL 1.** Das Konzept, historischen Eisenbahnen zu betreiben, umfasst jede Form von traditioneller Eisenbahnausstattung. Sie stellt eine bedeutende Entwicklung in der Geschichte der Zivilisation dar und ihre Bewahrung hilft dabei, traditionelle Fertigkeiten zu erhalten und weiterzugeben. Sowohl die Artefakte als auch die Methoden des Betriebes haben mit der Zeit an kultureller Bedeutung gewonnen.

**ARTIKEL 2.** Die Bewahrung, Restaurierung und der Betrieb von historischen Eisenbahnmateriale muß Unterstützung suchen bei allen Wissenschaften, Techniken und Einrichtungen, die zur Forschung und Sicherstellung der Eisenbahngeschichte beitragen können.

**Zielsetzung**

**ARTIKEL 3.** Die Absicht der Konservierung und Restaurierung von historischen Bahnen in Betrieb ist, sie entweder als „Kunstwerke“, als historische Zeugnisse oder zur Überlieferung von traditionellen Fertigkeiten zu konservieren.

**ARTIKEL 4.** Für das weitere Überleben von historischen Bahnen, Lokomotiven, Rollmaterial und Sicherheitseinrichtungen in Betrieb ist es wesentlich, dass sie permanent unterhalten werden.

**ARTIKEL 5.** Die Verwendung von traditionellen Zügen für gesellschaftlich wichtige Zwecke erleichtert ihre Bewahrung. Ihr Gebrauch zu diesem Zweck ist deshalb wünschenswert, jedoch darf ihr äußeres Erscheinungsbild deshalb nicht bedeutend geändert werden. Modifikationen, die notwendig sind wegen einer Funktionsänderung sollten innerhalb dieser Grenzen gehalten werden.

*ARTIKEL 6.* Historische Eisenbahnen sind mit ihrer Geschichte und ihrem örtlichen Umfeld untrennbar verbunden.

## **RESTAURIERUNG**

*ARTIKEL 7.* Der Restaurierungsprozess ist ein hochspezialisierter Vorgang. Sein Ziel ist es, die ästhetischen, funktionalen und historischen Werte zu erhalten und zu entfalten und begründet sich auf dem Respekt vor dem originalen Material und authentischen Dokumenten. Die Restaurierung muß in jedem Fall durch eine historische Studie des Objektes vorbereitet und begleitet werden.

*ARTIKEL 8.* Die Restaurierung von historischen Bahnen und deren Ausstattung wird am besten durchgeführt mit Hilfe von traditionellen Materialien und Techniken. Dort wo diese Materialien sich als inadäquat erweisen, kann die Konservierung von historischen betriebenen Bahnen mit Hilfe von modernen Materialien durchgeführt werden, deren Wirksamkeit durch wissenschaftliche Untersuchung und Erfahrung bewiesen wurde.

*ARTIKEL 9.* Die Restaurierung von historischen Bahnen und Ausstattungen macht es nicht erforderlich, dass im Zustand des originalen Baujahrs restauriert wird. Einige Züge erreichen ihren historischen Wert erst während ihrer Einsatzzeit. Restaurierungen im Stil einer bestimmten Zeitepoche sollten erst durchgeführt werden nach sorgfältiger Untersuchung historischer Belege und technischer Dokumente, die die ausgewählte Epoche abdecken.

*ARTIKEL 10.* Obligatorische Sicherheitsausrüstungen müssen harmonisch mit dem Exponat als Ganzes harmonieren, aber gleichzeitig vom Original zu unterscheiden sein, so daß die Restaurierung nicht die künstlerische oder historische Aussage verfälscht.

*ARTIKEL 11.* Änderungen sind nicht erlaubt, außer sie lenken nicht ab von den interessanten Teilen des Zuges oder der Ausrüstung, ihres historischen Zusammenhanges und der Ausgewogenheit ihrer Zusammenstellung. Weiterhin sollten alle modernen Modifikationen umkehrbar sein und jedes Originalteil für den Fall des Rückbaues gesichert aufbewahrt werden, um eine zukünftige mögliche Wiedervereinigung mit anderen Originalteilen zu ermöglichen.

*ARTIKEL 12.* Bei allen Restaurierungsarbeiten sollte es immer präzise Dokumentationen geben in Form von analytischen und kritischen Berichten, illustriert mit Plänen und/oder Photos und anderen aussagekräftigen Medien. Jeder Schritt bei der Demontage, der Bearbeitung, des Wiederaufbaus und der Hinzufügung von neuen Teilen, auch der technischen und strukturellen Eigenschaften, die während der Arbeit erkannt wurden, sollte dabei einbezogen werden.

**Diese Version der CHARTA VON RIGA wurde von Delegierten auf der Konferenz in Llandudno/Wales 2003 diskutiert und wird zur Zeit von einer Arbeitsgruppe durchgesehen mit der Absicht die letztendliche Fassung auf der FEDECRAIL Konferenz Leiden/NL 2004 zu verabschieden.**