

Der Vortragsredner:

Dirk Bühler studierte Architektur an der RWTH Aachen, wo er mit seiner Arbeit über "Das Bürgerhaus der Kolonialzeit in Puebla, Mexiko" promovierte; er verbrachte 12 Jahre als Bauforscher und Dozent für lateinamerikanische Baugeschichte in Mexiko. Seit 1993 ist er Leiter der Abteilung Bauwesen des Deutschen Museums und hat die Brückenausstellung aufgebaut, die 1998 eröffnet wurde. Seither hat er viele wissenschaftliche Beiträge zum Thema Brückenbau, einen Ausstellungsführer, der auch ins japanische übersetzt wurde, und weitere Fachbücher veröffentlicht. Aber auch seine Forschungen über Lateinamerika konnte er vertiefen und hat ein mehrfach preisgekröntes Buch über die Architektur der Stadt Puebla in Mexiko geschrieben.

Die mexikanische Eisenbahn Wanderwege zu Kunst und Technik

Die feierliche Inbetriebnahme des Ferrocarril Mexicano zwischen Veracruz und Mexiko-Stadt durch den mexikanischen Präsidenten Sebastián Lerdo de Tejada (1823-1889) am 1. Januar 1873 ist der erfolgreiche Abschluss eines 1837 begonnenen Unternehmens, das insbesondere wirtschaftliche, soziale und politische Schwierigkeiten überwinden musste, das heute aber vor allem die Vollendung einer technischen Meisterleistung des Eisenbahnbaus bedeutet. Die insgesamt 423,7 km lange Strecke überwindet zwischen San Andrés Chalchicomula im Hochland und Veracruz an der Golfküste, einem 203 km langen Teilstück mit 23 Bahnhöfen insgesamt 2.400 Höhenmeter. Vor allem die 66 km lange Strecke zwischen Fortín y Esperanza stellte eine wirkliche Herausforderung für die Ingenieure dar, denn auf diesem kurzen Stück mussten 1.444 Höhenmeter überwunden werden, wofür der Bau von 39 Brücken und 16 Tunneln erforderlich war. Diese Strecke mit ihren besonders eindrucksvollen Landschaften, abenteuerlichen Schluchten und eindrucksvoller Vegetation wurde denn auch in Veröffentlichungen und Gemälden der Zeit gebührend gewürdigt.

Was wissen wir über die Bauwerke und über die Ingenieure, die sie damals errichtet haben ?

Was ist seit der Erneuerung der Strecke in den 1980er Jahren an historischen Bauten geblieben und an neuen entstanden ?

Aktuelle Studien des Vortragenden zu diesen Fragen werfen ein unerwartet spannendes, neues Licht auf die Geschichte des Eisenbahnbaus in Mexiko.

Ferrocarril Mexicano: Caminos hacia el Arte y la Tecnología

Cuando el Presidente de México, Sebastián Lerdo de Tejada (1823-1889) inaugura el 1 de enero de 1873 el Ferrocarril Mexicano que conecta la Ciudad de México con el puerto de Veracruz a través de un recorrido de 423,7 kilómetros no solo se habían superado cuantiosas dificultades económicas, políticas y sociales que obstaculizaban la realización del proyecto durante los 36 años pasados sino que se habían resuelto sobre todo enormes problemas topográficos, técnicos y de ingeniería civil, creando un recorrido de superlativos. Tan solo en el tramo entre San Andrés Chalchicomula en el altiplano y Veracruz en la orilla del mar, un trayecto de 203 kilómetros de largo con 23 estaciones, fue necesario construir 39 puentes y 16 túneles, incluyendo los 66 kilómetros más difíciles entre Fortín y Esperanza que salvan 1.444 metros de altura bajo condiciones topográficas extremas. La literatura coetánea (Baz y Gallo 1874 y García Cubas 1877) no deja completamente al lado la tecnología del ferrocarril y sus instalaciones, pero hace énfasis sobre todo en la descripción de recursos y bellezas naturales y en la promoción de posibilidades para el desarrollo económico. Estudios posteriores sobre el ferrocarril en México han abocado mayoritariamente aspectos políticos, económicos y sociales, enfatizando el movimiento ferrocarrilero. Hoy, cuando la naturaleza poco a poco esta recuperando su primacía sobre las instalaciones que fueron abandonadas desde hace 26 años hay que emprender una nueva valoración bajo aspectos constructivos, estructurales, de diseño y por ende de conservación. En este estudio que se basa en la literatura contemporánea y en documentos disponibles en el Archivo Nacional del Ferrocarril en Puebla (México), se presenta un avance de trabajo que enfoca por primera vez los aspectos de historia constructiva y refleja los desafíos que tenían que enfrentar los ingenieros y constructoras que intervinieron y las soluciones que hallaron en las distintas etapas de construcción y de operación de este monumento histórico de la construcción antes de que caiga en el olvido.

Da die Anzahl der Plätze begrenzt ist, bitten wir
um Ihre **schriftliche Anmeldung per Post,**
per Fax oder per Mail bis zum 19.02.2010 an:

Deutsch-Mexikanische Gesellschaft e.V.
Eppendorfer Landstr. 107 · 20251 Hamburg
E-Mail: info@deutschmexikanisch.de
Tel.: 040- 511 0254 · Fax Nr. 040-51 2117

Antiquariat Seitenblick am Domshof,
Bischofsnadel 15 · 28215 Bremen
Tel.: 0421-32 32 05

Ihre Karten können Sie an der Abendkasse zahlen.

Mexikanischer Wein, nicht alkoholische Getränke
und mexikanische Leckereien werden angeboten.

Name _____

Personenzahl _____

Mitglied _____ Nicht-Mitglied _____

E-Mail-Adresse _____

Telefon Nr. _____

Veranstalter



In Zusammenarbeit mit

Antiquariat Seitenblick am Domshof

Comunidad Mexicana de Bremen

Unter der Schirmherrschaft des
Honorarkonsulats von Mexiko in Bremen



Consulado Honorario de México
Bremen

Kostenbeitrag:
Mitglieder 6 € Nicht-Mitglieder 8 €

Mehr Informationen bei:

Deutsch-Mexikanische Gesellschaft e.V.
Eppendorfer Landstr. 107 · 20251 Hamburg
E-Mail: info@deutschmexikanisch.de
Tel.: 040- 511 0254 · Fax Nr. 040-51 2117
www.deutschmexikanisch.de

Antiquariat Seitenblick am Domshof,
Bischofsnadel 15 · 28215 Bremen
Tel.: 0421-32 32 05

Honorarkonsulat von Mexiko,
Kap-Horn-Str. 18, 5. OG · 28237 Bremen
E-Mail: mex.honorarkonsulat@leschaco.de
Tel.: 0421-61 01 212 · Fax 0421-61 64 745

Vortrag und Foto-Ausstellung

Ferrocarril Mexicano: Wanderwege zu Kunst und Technik

Samstag 27. Februar um 19 Uhr

im Antiquariat

Seitenblick am Domshof

Bischofsnadel 15 • 28215 Bremen