

METACULT

METACULT

CAHIER / HEFT 1
avril 2014

METissages, Architecture, CULTure

Transferts culturels dans l'architecture et l'urbanisme. Strasbourg 1830-1940
Kulturtransfer in Architektur und Stadtplanung. Straßburg 1830-1940



EDITORIAL

Wolfgang Brönner, Anne-Marie Châtelet

3

Wolfgang Brönner, Anne-Marie Châtelet

EDITORIAL

4

Wolfgang Brönner, Christiane Weber

DER NEUE BLICK AUF STRASSBURGS „NEUSTADT“

15

Catherine Xandry

LES CARTES ET PLANS DE STRASSBOURG DRESSÉS ENTRE 1765 ET 1940 CONSERVÉS AUX ARCHIVES DE LA VILLE ET DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASSBOURG (AVCUS)

23

Hélène Antoni

SERVITUDES MILITAIRES ET DÉVELOPPEMENT URBAIN : QUELLES CONTINUITÉS ENTRE LES RÉGIMES FRANÇAIS ET ALLEMAND ?

31

Tobias Möllmer

DAS VILLENVIERTEL AM CONTADES IN STRASSBURG. ENTWICKLUNGSLINIEN EINER STADTMORPHOLOGIE IM SPANNUNGSFELD DEUTSCH-FRANZÖSISCHEN KULTURTRANSFERS

44

Shabram Hosseinabadi

PARCOURS D'ÉLÈVES ARCHITECTES. DE L'ÉCOLE MUNICIPALE DE DESSIN (1803) À LA TECHNISCHE WINTERSCHULE (1874)

49

Christiane Weber

DIE ARCHITEKTUR-AUSBILDUNG AN DER KAISERLICH TECHNISCHE SCHULE IN STRASSBURG IM KONTEXT DES TECHNISCHEN BILDUNGSWESENS IN DEUTSCHLAND

58

Shabram Hosseinabadi

ANNEXES : APERÇU DE QUELQUES PUBLICATIONS RÉCENTES

Au printemps 2013 a débuté l'un des projets soutenus par l'Agence nationale de la recherche et la Deutsche Forschungsgemeinschaft, mené par des historiens, des historiens de l'art et des historiens de l'architecture français et allemands de l'université de Strasbourg, de l'école nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, du KIT Karlsruhe, ainsi que de l'université et de la Fachhochschule de Mayence. Sous l'acronyme METACULT – METissages, Architecture, CULTure –, ce projet a pour objectif d'étudier les transferts culturels dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Nous avons choisi pour objet une ville et retenu celle de Strasbourg qui, étant depuis des siècles un lieu d'intersections des cultures française et allemande, nous est apparue exemplaire. Choissant le moment de développement de la ville industrielle et mettant en question l'importance accordée aux coupures politiques, nous embrassons une période s'étendant de 1830 à 1940, durant laquelle le changement de frontières, à quatre reprises, a intensifié les échanges.

Ce programme est limité à trois ans, de 2013 à 2016, aussi nous faut-il formuler, en un temps relativement court et sur la base de recherches limitées, des hypothèses sur les formes de transferts que l'on peut relever dans l'architecture et l'urbanisme au sein du cadre géographique et temporel décrit. Nous avons estimé qu'il était approprié, pour ce faire, de recourir à la méthode de « l'histoire croisée ». S'appuyant sur une analyse heuristique, celle-ci multiplie les approches et les points de vue dans le cadre d'enquêtes circonscrites, comme des études de cas. L'historien de la culture Matthias Midell, de Leipzig, l'a décrite comme une « accumulation », « une boîte d'instruments heuristiques ». Au-delà, le déploiement des forces disponibles vers des approches démultipliées et variées des transferts laisse espérer un meilleur résultat qu'une analyse délibérément restreinte à un nombre réduit d'aspects choisis.

Après un bref panorama introductif de la Neustadt de Strasbourg, les contributions qui suivent sont un premier lot tiré de cette « boîte d'instruments ». Ce sont des débuts d'analyse : cartographie de Strasbourg à travers les fonds municipaux, description des contraintes civiles et militaires pesant sur les faubourgs, traitement d'un fragment de la Neustadt choisi pour son exemplarité, démarches en vue de l'exploration d'imbrications biographiques par l'étude des lieux de formation créés à Strasbourg dans le courant du XIX^e siècle. Dans la prochaine phase, les études biographiques, justement, mais aussi les études comparées d'histoire de l'architecture, entre la France et l'Allemagne, joueront un rôle particulier. Ce sera un défi de suivre les réseaux, d'identifier le plus grand nombre de protagonistes et de reconstruire les structures de quelques transferts culturels.

Ce premier Cahier sera suivi d'autres qui, au fil du projet, rendront compte de différents aspects de son avancement. Nous les avons conçus comme des jalons pour présenter des outils et des méthodes que nous utilisons et pour formuler des hypothèses. Ces cahiers sont aussi là pour offrir à tous ceux qu'intéressent les transferts et métissages culturels dans le domaine de l'architecture et de l'urbanisme, un regard sur notre atelier. Il n'y a là rien de fini ; tout est en chantier !

Im Frühjahr 2013 startete ein von der Agence Nationale de la Recherche und der Deutschen Forschungsgemeinschaft gemeinsam gefördertes Forschungsvorhaben französischer und deutscher Historiker, Architektur- und Kunsthistoriker von der Universität de Strasbourg, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, KIT Karlsruhe, Universität Mainz und Fachhochschule Mainz. Dieses Projekt hat unter dem Akronym METACULT — METissages, Architecture, CULTure — zum Ziel gesetzt, den Kulturtransfer in Architektur und Stadtplanung zu analysieren. Straßburg, seit Jahrhunderten ein Ort des Transfers zwischen der französischen und der deutschen Kultur, ist in diesem Sinne exemplarisch. Die Zeit von 1830 bis 1940 wurde ausgewählt, weil in diesem Zeitraum einerseits die Entwicklung Straßburgs zur modernen Industriestadt stattfand, andererseits der viermalige Wechsel der Grenzen den Austausch zwischen den Nationen intensiviert hat. Hier gilt es, die Bedeutung des politischen Wandels für Architektur und Stadtplanung zu überprüfen.

Die Förderung ist auf drei Jahre, von 2013 bis 2016, begrenzt, so dass es gilt, in einem relativ kurzen Zeitraum und auf der Basis einer begrenzten Tatsachenerhebung, Hypothesen über die Art des Transfers, die in Architektur und Stadtplanung vorhanden sind, in dem beschriebenen Forschungsgebiet und Forschungszeitraum zu formulieren. Die geeignete Methode ist, so die Einschätzung, das Vorgehen nach dem Konzept der "histoire croisée". Es handelt sich dabei um eine Methode, die eine heuristische Analyse unterstützt, bei der die begrenzte Tatsachenerhebung, z. B. durch Fallstudien, mit der Vielansichtigkeit des erhobenen Materials und der Betrachtungsstandpunkte verbunden wird. Der Leipziger Kulturforscher Matthias Midell hat dies, auch unter dem Aspekt der pragmatischen Lösung, als „Ansammlung“, als „Kasten heuristischer Instrumente“ bezeichnet. Nicht nur das: durch die Verlagerung der verfügbaren Kapazitäten auf möglichst viele unterschiedliche Betrachtungsmöglichkeiten der Transferforschung steht für die Analyse der kulturellen Transfersituation ein besseres Ergebnis zu erwarten, als bei einer bewussten Begrenzung auf einige ausgewählte Betrachtungsaspekte.

Nach einem kurzen einleitenden Panoramablick auf die «Neustadt» von Straßburg, zeigen die nachfolgenden Beiträge einen ersten Griff in diesen „Instrumentenkasten“. Es sind Ansätze zu Analyse: der vorhandenen Kartographie von Straßburg in Stadtarchiv, die Beschreibung der planerischen militärischen und zivilen Vorgaben im Untersuchungsgebiet, die Bearbeitung eines exemplarisch ausgewählten Gebietes der Neustadt, sowie Arbeitsschritte zur Ermittlung biographischer Verflechtungen durch die Untersuchung der in Straßburg im Laufe des XIX. Jahrhunderts geschaffenen Bildungsorte. Gerade die biographischen Studien, zusammen mit den zwischen Frankreich und Deutschland vergleichenden architekturhistorischen Studien, werden in der nächsten Phase der Untersuchung eine besondere Rolle spielen. Eine Herausforderung wird es sein, diese Netzwerke nachzuziehen, möglichst viele Protagonisten zu identifizieren und, soweit möglich, die Strukturen des Kulturtransfers im Forschungszeitraum zu rekonstruieren.

Diesem ersten Heft werden weitere folgen, die - im Laufe des Projektes - unterschiedliche Aspekte seiner Entwicklung darlegen werden. Wir haben sie als Zwischenberichte konzipiert, um Mittel und Methoden, die wir verwenden, vorzustellen und Thesen zu formulieren. Die Hefte sollen außerdem allen denjenigen, die an der Forschung über Kulturaustausch und Kulturvermischung in Architektur und Stadtplanung interessiert sind, Einblick in unsere Werkstatt geben. Es gibt hier nichts Vollendetes; alles ist Baustelle!



ER NEUE BLICK AUF STRASSBURGS „NEUSTADT“

Wolfgang Brönner und Christiane Weber



Die von der Ill umflossene Altstadt Straßburgs erhielt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine in weiten Teilen das Stadtbild bestimmende Erweiterung, die heute schlicht den Namen „La Neustadt“ trägt. (Abb. I) Allgemeine Vorüberlegungen datieren schon in die fünfziger Jahre des Jahrhunderts, gingen jedoch erst nach der Annexion von Elsass-Lothringen, in ein konkretes Stadium über, als Straßburg Hauptstadt des neu gebildeten Reichslandes wurde. Voraussetzung dafür war die Befreiung der Stadt aus der engen Fessel der noch aus Vaubans Zeiten stammenden Festungsanlagen durch die Schaffung eines neuen, weiter außerhalb liegenden Festungsgürtels. Dieses Schicksal teilte Straßburg mit dem benachbarten Metz. Während das nahe der französischen Grenze gelegene Metz aber eine von militärischen Gesichtspunkten beherrschte Festungsstadt blieb und erst 1901 mit seiner Stadterweiterung der sog. „Ville Impériale“ beginnen konnte, war Straßburg zum politischen und wirtschaftlichen Zentrum des neuen Reichslands bestimmt. Gleich 1871 trafen sich der Straßburger Stadtverordnetenvorsteher und Feldmarschall Helmuth von Moltke, der die Stadt besuchte, um sich über die Möglichkeiten der Neubefestigung durch einen erweiterten Festungsgürtel der Stadt zu informieren. Als eine Folge dieser ersten Unterredung wurde vor allem im Nordosten der Altstadt ein großes Terrain freigegeben, das Hauptgebiet der Stadterweiterung, das heute der eigentliche Träger des Namens „Neustadt“ ist. Damit ging ein schon seit längerer Zeit gehegter Wunsch der Straßburger in Erfüllung¹. 1876 forderte der 1873 von der Reichsregierung eingesetzte Bürgermeisterverwalter Otto Back den Berliner Architekten August Orth und den seit 1854 im Amt befindlichen, französisch geschulten Stadtbaumeister Jean Geoffrey Conrath auf, Pläne für die neue Stadtregion vorzulegen. Das Areal um den neuen Hauptbahnhof, mit dessen Bau gerade begonnen wurde, sollte mit einbezogen werden. Dieses Gebiet war schon vor 1871 dicht bebaut gewesen, hatte aber unter der Belagerung 1870 erheblich gelitten und als erster Bereich nach dem Kriege eine rege Neubautätigkeit erlebt. Durch die Verlegung der Festungswerke war auch hier weiteres Terrain frei geworden, so dass an dieser Stelle der neue

Hauptbahnhof geplant und außerdem Raum für ein an die ältere Bebauung anschließendes neues Stadtquartier geschaffen werden konnte. Außerdem legte Hermann Eggert aus Berlin, seit 1875 als Universitätsbaumeister in Straßburg tätig, unaufgefordert einen Plan für den Bereich der östlichen Stadterweiterung vor. Im Zentrum der Planungsüberlegungen stand, neben der Anlage der großen Magistralen, die Position des neuen Kaiserplatzes und der Universität vor den Toren der Altstadt sowie der Umgang mit dem seit jeher im Interesse der Straßburger liegenden Contades-Park. Alle drei Pläne, die der Karlsruher Architekt Reinhard Baumeister, der Begründer der wissenschaftlichen Stadtbaukunst in Deutschland, in der Deutschen Bauzeitung 1878 einer sorgfältigen Analyse unterzog, weisen so viele Ähnlichkeiten wie Unterschiede auf². Bei Orth ist vor allem die stärkere Einbeziehung der Altstadt in das Gesamtkonzept, die größere Rücksichtnahme auf den Bestand rund um den Contades-Park und die abknickende, später von Conrath übernommenen Straßenführung in der großen Ost-West-Magistrale (heute Avenue des Vosges / Avenue de la Forêt Noire) zu nennen. Für Conrath sprach vor allem die Anlage einer eigenen Repräsentationsachse zwischen Kaiserpalast und Universität. Der Plan Eggerts nahm sozusagen eine Zwischenposition zwischen Conrath und Orth ein, indem er einerseits den neuen Kaiserplatz wie Conrath stärker an die Altstadt anband, andererseits den Contades-Platz nicht antastete. 1880 beschloss der Stadtrat, die Stadterweiterung auf der Basis des von Conrath vorgelegten Plans zu betreiben. Dies alles ist in dem nachfolgenden Beitrag von Tobias Möllmer zum Pilotprojekt Contades eingehend behandelt.

Wer heute von Norden von der Autobahn über die Place de Haguenau in die Neustadt einfährt, passiert als erstes die Avenue des Vosges (ehem. Vogesenstraße) (Abb. II), die später in die Avenue de la Forêt Noire (ehem. Schwarzwaldstraße) übergeht. Diese lange, von Nordost nach Südwest an der Place de la République (ehem. Kaiserplatz) und der Universität vorbeilaufende Tangente wurde in dem vom Militär freigegebenen Gelände als vollkommen neue Straße angelegt.

¹ Niels Wilcken, *Architektur im Grenzraum. Das öffentliche Bauwesen in Elsass-Lothringen 1871-1918*. Saarbrücken, Saarbrücker Druckerei und Verlag, 2000, S. 37 ff.; Reinhard Baumeister, „Die Stadterweiterung von Straßburg“, in: *Deutsche Bauzeitung*, Nr. 5, 1871, S. 343-347.

² Vgl. Baumeister, wie zit. in FN 1.

I. Pharus-Plan Straßburg 1913 mit den Gebieten der Stadterweiterung, (BNU M CARTE 10815)

II. Avenue des Vosges mit Blick auf die ehemalige Garnisonskirche St. Paul (Foto Tobias Möllmer, 2013)

3_ Josef Stübben, Der Städtebau
(= Handbuch der Architektur, 4. Teil,
9. Halbband), Darmstadt, 1890, S. 264.

4_ Freundliche Mitteilung von
Paul Georg Custodis in Mainz.
Siehe auch seine Dissertation:
*Der Stadtbaumeister Eduard Kreyßig
und die Bauentwicklung der Stadt Mainz
in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts*,
Diss. RWTH Aachen, 1979.



Sie findet nach Westen ihre Entsprechung in der den Hauptbahnhof passierenden Tangente mit den Namen Rue de Wissembourg (ehem. Weißenburger Strasse), Boulevard du Président Wilson (ehem. Kronenburger Ring), Boulevard de Metz (ehem. Bahnhofsring) und den Boulevard de Nancy (ehem. Weißsturmring), die weitgehend dem Verlauf der alten, inzwischen niedergelegten Kurtinen folgt, bis sie weiter südlich zu eine die Altstadt im Südwesten umfahrenden Ringstraße wird. Diese beiden Tangenten sind sozusagen das Gerüst der Neustadt, deren älterer Teil an die westliche, der neue an die östliche Hauptstraße anbindet.

Auf der nordöstlichen Seite der Altstadt wurde jedoch mit der Vogesenstraße (heute Avenue des Vosges) und ihrer Fortsetzung nach Süden der Schwarzwaldstraße (heute Avenue de la Forêt Noire) in dem vom Militär freigegebenen Gelände eine vollkommen neue Straße angelegt. Wirft man einen Blick auf den Plan zur Stadterweiterung von 1878, so erkennt man nicht nur diese beiden Tangenten als beherrschendes Element, sondern auch die Bildung zweier neuer Schwerpunkte, den bereits seit 1878 im Bau befindlichen Hauptbahnhof im Westen und den Kaiserplatz mit einer Reihe von repräsentativen Bauten im Osten. Der neue Durchgangsbahnhof, 1878-1883 von dem Berliner Architekten Johann Eduard Jacobsthal in Berliner Neurenaissance errichtet, ersetzte den 1854 erbauten, nicht weit davon entfernt liegenden Kopfbahnhof der 1841 eröffneten Bahnstrecke Paris – Straßburg (Abb. III). Seit 2007 ist seine gut erhaltene Fassade hinter einer lang gestreckten gläsernen Vorhalle verborgen.

III. Hauptbahnhof,
Hauptfassade
(Ansichtskarte, undatiert)

IV. Palais du Rhin
ehem Kaiserpalast
(Foto Wolfgang Bröner 2012)



Mit den Flügelbauten und der übrigen Bebauung des späten 19. Jahrhunderts präsentiert sich der Bahnhofplatz gleichwohl noch heute als herausragender städtebaulicher Akzent. Der Kaiserplatz im Osten der Altstadt, für den insgesamt fünf neue Monumentalbauten vorgesehen wurden, hat das durch eine Verbindung von Renaissance und Barock geprägte Gesicht, das er in deutsche Zeit erhaltenen hat, bis heute gewahrt. Hier entstanden an erster Stelle der von dem bereits genannten Berliner Architekten Hermann Eggert entworfene und 1884-1889 errichtete Kaiserpalast (heute Palais du Rhin) (Abb. IV), 1888-1889 gefolgt von dem Landesauschussgebäude der Architekten Skjold Neckelmann & August Hartel aus Leipzig (Neckelmann war seit 1892 Lehrer an der TH Stuttgart) und 1889-1895 der Landes- und Hochschulbibliothek von Skjold Neckelmann. Beide stehen dem Kaiserpalast gegenüber. An der stadtauswärts gewandten Ostseite entstanden schließlich 1907-1911 die einheitlich neubarocken Ministerialgebäude von Ludwig Levy aus Karlsruhe. Jeder dieser beiden Schwerpunkte bildete eine Querachse zu der jeweiligen Tangente, so dass sich auf dem Entwurfsplan bereits eine gewisse Symmetrie – bestehend aus den beiden Tangenten und ihren Querachsen – abzeichnet, wobei die Symmetrieachse etwa von der Place de Haguenau, wo sich die Tangenten treffen, in die Mitte der Altstadt läuft.

Bei aller Symmetrie ist das neu zur Bebauung vom Militär freigegebene Gebiet im Nordosten aber entschieden das größere. Joseph Stübben hat deshalb in seinem großen Lehrbuch des Städtebaus 1890 Straßburg als Beispiel einer einseitigen Stadterweiterung aufgenommen und mit Mainz verglichen: „In Mainz und Straßburg war es die einseitige Hinausschiebung der Festungswerke, die auch die einseitige Stadterweiterung bedingte“³. Überhaupt scheint die Nähe zu dem Geschehen in Mainz größer als man auf den ersten Blick meinen mag. In Mainz war Eduard Kreyßig 1865 zum Stadtbaumeister ernannt worden und spätestens seit 1869 mit Entwürfen für eine Stadterweiterung beschäftigt. 1871 interessiert er sich für eine Tätigkeit in Straßburg, 1878 wird er als Berater zur Stadterweiterung eingeladen, wobei er, gestützt auf seine Mainzer Erfahrungen, offenbar keinen Beitrag zu deren Planung als vielmehr zu ihrer Umsetzung derselben leisten sollte. Näheres wissen wir nicht, doch war es sicher kein Zufall, dass sich das Interesse der Straßburger auf Mainz richtete⁴. Die Situation als Festungsstädte, die einseitige, auch nach Norden gerichtete Erweiterungsfläche, an eine große Tangente angehängte Tangente (in Mainz die zwischen Rhein und neuem Bahnhof gespannte Kaiserstraße), die Neuanlage des Hauptbahnhofs und – davon war noch nicht die Rede – der Ausbau des Rheinhafens am Rande der Neustadt waren deutliche Parallelen. Wenn man einmal von Paris absieht, war das Planungsgeschehen in der Fläche gesehen in den deutschen Städten vielfältiger und bunter als in Frankreich. Das galt nicht nur für den Plangrundriss, sondern auch für die rechtlichen Instrumente.

Straßburg schaute also, nicht nur wegen der gerade erfolgten Annexion und aus Eilfertigkeit gegenüber den neuen Machtverhältnissen, aus gutem Grund primär nach Deutschland.

Bei diesem nordöstlichen Bereich handelt es sich, wenn man so will, um die „eigentliche“ Neustadt. Auf fast allen Plänen findet sich nur hier diese Bezeichnung. Sie ist in der Ausdehnung größer, birgt bis auf den im Nordwesten gelegenen Hauptbahnhof alle der genannten bedeutenden Monumentalbauten, ist auch in der Privatarchitektur eindeutig reicher und anspruchsvoller als die Stadterweiterung im Nordwesten im Umfeld des neuen Bahnhofs. Hier finden wir auch gehäuft die Architekturformen, die ihr das Attribut „deutsch“ eingebracht haben. (Abb. V und VI)



Diese 1878 eingeleitete große Stadterweiterung Straßburgs verfügt neben dem Namen „Neustadt“ über weitere Bezeichnungen, wurde und wird „Ville allemande“⁵, Quartier allemand“, „Extension allemande“⁶, „Quartier Impérial Allemand“⁷ genannt, was in mehrfacher Hinsicht die gewisse Fremdheit dieses Stadterweiterungsraums, das seinerzeit die Kernstadt Straßburg auf der historischen Insel um mehr als das Doppelte erweiterte, signalisiert. In Frankreich gab es im 19. Jahrhundert außerhalb von Elsass-Lothringen, abgesehen von Paris, nur wenige bedeutende systematische Stadterweiterungen, die hier konkurrieren konnten (so beispielsweise Bordeaux, Lille, Lyon und Marseille⁸). In dem nicht zentralisierten Deutschland mit seinen vielen Residenzen und regionalen Hauptstädten gab es dagegen ab der Mitte des 19. Jahrhunderts eine ganze Reihe von Stadterweiterungen, die im Kleinen mit Hausmanns Paris und dem nächstberühmten Wien zu wetteifern suchten, in dem sie partiell zumindest den Fortschritt ihrer Kommune mit einem modern und groß angelegten Erweiterungsplan zu zelebrieren suchten. Berlin



stand natürlich vorne an, doch taten es ihm, um nur einige Bedeutende zu nennen, Köln mit der berühmten Stübben-Planung, München, Dresden, Bremen, Wiesbaden, Karlsruhe, Stuttgart und das Straßburg nahe gelegene und in vielem verwandte Mainz nach. „La Neustadt“ als Bezeichnung bedeutet folglich, dass es sich hier um nichts anderes, als einen methodisch deutschen Import der Stadterweiterung handelt.

Aber nicht alles ließ sich so verwirklichen, wie die Initiatoren gedacht haben. In Straßburg erleben wir eine interessante Begegnung von französischem und deutschem Baurecht, die sich in ihrem Kern auf den unterschiedlichen Umgang mit der aus dem Eigentumsrecht resultierenden Baufreiheit und den für eine geordnete Entwicklung als notwendig angesehenen Beschränkungen desselben reduzieren. Von vielen Straßburgern wurde das – mehr emotional – als der Unterschied zwischen französischem Individualismus und preußischer Regelungssucht verstanden. In Berlin, wo man den neuen Reichsbürgern zugleich werbend und streng gegenüber trat, verhielt man sich zurückhaltend, so dass die baurechtlichen Regelungen zwar zunehmend deutsche Elemente in der Gestalt von Einschränkungen der Baufreiheit aufnahmen, aber letztlich doch stark französisch geprägt blieben. Das alles bestimmte das Bild der neuen Viertel, ehe sie gebaut wurden, und verhinderte lange Zeit auch die von deutschen Stadterweiterungen dieser Zeit eher geläufige Einheitlichkeit der Nutzungsarten und des baulichen Charakters, etwa bei der Anlage von Villenvierteln.

Eine einfache Spiegelung deutscher Stadterweiterungen in Straßburg konnte diese neue Stadtregion also kaum sein. Dass man noch heute dennoch von „La Neustadt“ spricht, bedeutet jedoch auch, dass es sich um eine Stadterweiterung handelt, für die, trotz der angesprochenen Interferenzen, die Nation die Verantwortung oder zumindest die Autorenschaft trägt, deren Sprache hier verwendet wird: Deutschland. Ihre Entstehungszeit fällt in die knapp fünfzig Jahre deutscher Herrschaft über Elsass und Lothringen von 1870-1918, damals kaiserunmittelbar als „Reichsland“ definiert, des-

5_ Pascal Sulocha,
„Neustadt, la ville allemande
au cœur de Strasbourg“, 11.03.2013,
in: [www.franche-comte.france3.fr]
(10.12.2013).

6_ Beide Bezeichnungen in:
[fr.wikipedia.org/wiki/Neustadt_
(Strasbourg)] (10.12.2013).

7_ Marie Pottecher, „La Neustadt
de Strasbourg“, in: Interférences /
Interférences – Architecture, Allemagne,
France 1800-2000. Colloque 13 et 14 janvier
2012, Éditions des Musées de Strasbourg,
2012, S. 174-181.

8_ François Loyer, „Ornement et caractère“,
in: *Le Siècle de l'éclectisme*. Lille 1830-1930,
Paris/Bruxelles, 1979, S. 65-104, hier S. 68.

V. Avenue de la Forêt Noire
22/24, Architekt Richard Kuder,
1892 (*Moderne Neubauten*,
1. Jg., 1894, Architekturmuseum
der Technischen Universität Berlin)

VI. Avenue de la Liberté 21 /
Ecke Quai Koch, Architekt
Gottlieb Braun, 1896
(Foto Wolfgang Bröner 2011)

9_ [www.archi-strasbourg.org] (09.12.2013)

10_ Dominique Cassaz, Sophie Eberhardt (dir.), *Strasbourg. Un patrimoine urbain exceptionnel. De la Grande-Île à la Neustadt*, Lyon, Lieux Dits, 2013.

11_ Deutscher Katalog: Jean-Louis Cohen, Hartmut Frank (Hg.), *Interférences / Interférences. Deutschland – Frankreich. Architektur 1800-2000*. Deutsches Architekturmuseum Frankfurt a. Main 2013, Berlin / Tübingen, Wasmuth, 2013.

12_ „METACULT – Kulturtransfer in Architektur und Stadtplanung. Strasbourg 1830-1940“, gefördert durch das Gemeinschaftsprogramm „Geistes- und Sozialwissenschaften“ der Agence nationale de la recherche und der Deutschen Forschungsgemeinschaft, Ausschreibung 2012, Förderzeitraum 2013 bis 2016. Beteiligte Institutionen: Université de Strasbourg, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, KIT Karlsruhe, Universität Mainz und Fachhochschule Mainz.

13_ Manuel Plantin, „La Neustadt passée à la loupe, avant que l'Unesco ne la scrute“, in: *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 23.1.2010.



VII



VIII



IX



X

VII. Justizpalast und Pfarrkirche St. Pierre le Jeune catholique (Foto Wolfgang Bröner 2013)

VIII. Ehem. prot. Garnisonskirche St. Paul, vom Pont Royal gesehen (Foto Richieman 2007)

IX. Alte Synagoge am Quai Kléber, 1898 (Ansichtskarte, BNU: M CP 001 441)

X. Ehem. kath. Garnisonskirche St. Maurice (Foto Tobias Möllmer, 2013)

sen Hauptstadt Straßburg war – auch wenn vieles von dem, was wir heute in diesem Gebiet gebaut sehen, erst nach 1918 entstanden ist. Eine Fremdschöpfung sozusagen, ungeliebt bis in die jüngste Zeit. „Longtemps honnie, la nouvelle ville serait-elle enfin en train d'être acceptée?“ fragt noch heute der Verein Archi-Strasbourg auf seiner Website⁹.

Diese Zeit der Distanzierung endete ganz offiziell, als Roland Ries, Bürgermeister von Straßburg im Januar 2010 verkündete, dass als Erweiterung des Welterbestatus der Altstadt auch für die Neustadt die Eintragung in die Welterbeliste der UNESCO beantragt werden solle.

Gleichzeitig wurde die Landesdenkmalpflege bei der DRAC (Direction régionale des Affaires culturelles) beauftragt, für diesen Antrag ein Inventar und eine Begründung zu fertigen, eine Arbeit, die seit 2010 läuft und auf sechs Jahre Dauer berechnet ist. Im Herbst 2013 erschien eine den Welterbeantrag begleitende Publikation mit dem Titel „De la Grande-Île à la Neustadt“, in der sich die Akteure verschiedener Initiativen zusammenfinden¹⁰. Im Frühjahr 2013 wurde in Straßburg die große Ausstellung „Interférences“ eröffnet (im Herbst 2013 an das Deutsche Architekturmuseum in Frankfurt am Main weitergewandert), die das Thema deutsch-französischer Architekturverflechtungen seit 1800 in seiner ganzen Breite angeht¹¹. In diesem Kontext steht das im Frühjahr 2013 begonnene und mit diesem Heft vorgestellte, von der Agence Nationale de la Recherche und der Deutschen Forschungsgemeinschaft gemeinsam geförderte Forschungsvorhaben französischer und deutscher Architektur- und Kunsthistoriker, das sich unter dem Akronym METACULT zum Ziele gesetzt hat, das gebaute Erscheinungsbild der neuen Stadtregionen, insbesondere der Neustadt, in dem Zeitraum von 1830-1940 zu analysieren und, nach den Methoden der „histoire croisée“ auf die sich hier kreuzenden städtebaulichen, stilistischen, und politischen Elemente in Fallstudien, die insbesondere der Alltags- und Infrastrukturarchitektur gewidmet sind, en détail zu untersuchen¹².

Das Welterbevorhaben der Stadt ist durchaus anspruchsvoll, bedeutet der zu untersuchende Bereich immerhin die Gesamtheit der zwischen 1871 und 1918 realisierten Stadterweiterung, d. h. zwei Drittel der Gesamtfläche der heute bestehenden Innenstadt¹³. Der nahezu ungestörte Bestand historischer Bauten und Straßenzüge, wie man sie in den deutschen Stadterweiterungsgebieten des 19. Jahrhunderts nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs nur noch selten findet (so beispielsweise in Bonn, Bremen oder Wiesbaden), lässt das Vorhaben ohne weiteres verständlich und aussichtsreich erscheinen. Darüber hinaus ist diese Stadtregion, wie bereits angedeutet, auch in dem Erscheinungsbild ihrer Architektur alles andere als eine einfache Spiegelung deutscher Stadtbaukunst und städtischer Architektur. Das Deutsche an der „Neustadt“ lohnt hinterfragt zu werden. Ein Rundgang durch die besagte Stadtregion vermittelt auf den ersten



XI

Blick den Eindruck einer vom deutschen Historismus geprägten Architektur. Nicht zuletzt sind es die zum Teil schon genannten Großbauten, die in dieser Zeit entstanden sind, allen voran die repräsentative Architektur an der Place de la République (ehem. Kaiserplatz), mit dem Palais du Rhin (ehem. Kaiserpalast) (Abb. IV), dem Théâtre national (ehem. Landesauschussgebäude) und der Bibliothèque nationale et universitaire (ehem. Landes- und Hochschulbibliothek) sowie den Verwaltungsbauten der Préfecture (ehem. Ministerialgebäude), weiter das Palais Universitaire (Otto Warth, 1879-1884) (Abb. XI) und der Justizpalast (Skjold Neckelmann und August Hartel, 1894-1897) (Abb. VII), sowie die beiden neugotischen Garnisonskirchen Saint Paul (Louis Müller, 1892-1897) (Abb. VIII) und Saint Maurice (Ludwig Becker, 1894-1898) (Abb. X) und die neuromanische katholische Pfarrkirche Saint Pierre le Jeune (Skjold Neckelmann und August Hartel, 1889-1893) (Abb. VII), die neue Synagoge am Quai Kléber (Ludwig Levy, 1896-1898) (Abb. IX), der Hauptbahnhof und die Kasernenbauten. Sie umgeben fast alle, außer den Kasernen, stadtnah die Altstadtinsel und fallen dem Besucher Straßburgs als erste ins Auge¹⁴.

Doch liegen zwischen ihnen und in der weiten Region dahinter große Wohnquartiere, die durch ihre Eigentümlichkeit den Betrachter in den Bann schlagen. Théodore Rieger, der sich bereits 1992 auf die Neustadt und ihre Architektur eingelassen hatte, formuliert: „Ainsi, l'architecture strasbourgeoise entre 1871 et 1918 ne sera jamais totalement 'germanisée'. Elle gardera une composante régionale, faite d'équilibre et de bon goût, et ne manquera pas d'influencer à son tour certains projets d'Outre-Rhin jugés excessifs ou inadaptés“¹⁵. Auch Stefan Muthesius betont 2001 in seinem Vergleich zwischen Posen und Straßburg: „Bei genauerem Hinsehen findet man in elsässischen und ostlothringischen Städten Häuser, die ganz deutlich an französische Städte erinnern, neben Häusern, die typisch deutsch aussehen [...]. Trotzdem muss betont werden, dass sich bei der großen Mehrheit der Hausfassaden eine solche Nationalstil-Identifizierung nicht vollziehen lässt“¹⁶. Die hier tätigen Architekten, die einheimischen wie auch die externen, scheinen sich frei zwischen allen Polen europäischer Architektur zu bewegen, nicht zuletzt gesteuert durch die Interessen und Vorlieben der Auftraggeber. Häuser im Haussmannstil, die den von Norden kommenden Besucher gleich an der Place de Haguenau empfangen, deutsche Eckarchitekturen (Abb. VI), Erker- Balkonformen sowie Backstein-Fassaden aller Variationen, strenge Villen im Louis-Seize-Stil, malerische Villen nach deutschen und englischen Mustern, wie das Wohnhaus, das sich Friedrich Meinecke in der

Rue de Reims 14 von dem Straßburger Architekten Albert Nadler 1903-1904 erbauen ließ¹⁷ (Abb. XII) und die von Ernst von Ihne aus Berlin für den Verleger und Kunstsammler Karl Trübner (Bruder des Malers Wilhelm Trübner) entworfene, 1904-1905 erbaute Villa an der Rue Schweighaeuser 41¹⁸ (Abb. XIII) stehen in lebhaftem Austausch nebeneinander. Hinzu kommt eine für Straßburg durchaus eigentümliche Variante des Jugendstils, dessen prominentestes Beispiel die von Berninger und Kraft 1897-1900 errichtete Villa Schutzen an der Allee de la Robertsau 76¹⁹ ist. (Abb. XIV) Es ist eine Architektur eigener Art, die in dieser Konstellation nur an dieser Stelle hat entstehen können. Darin liegt der eigentliche Reiz der Neustadt. Das zu ergründen, haben sich schon viele aufgemacht, sicher nicht zuletzt das Inventaire der DRAC und das Forschungsprojekt METACULT. Auf die Ergebnisse wird man gespannt sein dürfen, zumal Straßburg - und mit ihm das Elsass - im Überschneidungsbereich zweier Nationen und Kulturen stets darauf Wert gelegt hat, sich selbst zu definieren.



XII



XIII



XIV

14_ Zu den öffentlichen Bauten und Kirchen: Klaus Nohlen, *Baupolitik im Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918. Die repräsentativen Staatsbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Straßburg* (= Kunst, Kultur und Politik im Deutschen Kaiserreich 5, zugl.: Diss. Uni Karlsruhe 1979), Berlin, Gebrüder Mann Verlag, 1982; Wilcken, wie zit. in FN 1.

15_ Theodore Rieger, „L'architecture strasbourgeoise en 1890, premier bilan de l'éclectisme de la fin du XIX^e siècle“, in: *Cahiers alsaciens d'archéologie, d'art et d'histoire*, Nr. 33, 1990, S. 189-200.

16_ Stefan Muthesius, „Welche Rolle können Architekturstile in Grenzgebieten spielen? Elsass-Lothringen und Ost-Oberschlesien 1871-1939“, in: *Berichte und Beiträge des Geisteswissenschaftlichen Zentrums Geschichte und Kultur Ostmitteleuropas e. V.*, Nr. 2 Vorträge und Studien, 2001, S. 7-31, hier S. 14 f.

17_ Friedrich Meinecke, *Straßburg / Freiburg / Berlin. Erinnerungen 1901-1919*, Stuttgart, Koehler, 1949, S. 18-19: „[...] wir fanden einen begabten elsässischen Architekten, der uns für ein Häuschen in der neuen Ludwigshafener Straße [heute Rue de Reims], nahe der Universität, zuerst eine Fassade im typischen Straßburger Barock entwarf. Uns aber stand das Herz nach einem der reizenden gotischen Erker, die wir in der Stadt gesehen hatten.“

18_ *Architektonische Rundschau*, Jg. 12, 1906, Tf. 70. Nach [www.archi-strasbourg.org] (09.12.2013) wurde der Bau von Franz Lütke & Heinrich Backes aus Straßburg errichtet. Auf der Baueingabe ist allerdings der Name Ihne zu finden.

19_ „Villa Schützenberger in Strassburg, Ruprechtsauer Allee 76“, in: *Die Architektur des 20. Jahrhunderts*, Jg. 2, 1902, S. 15, Tf. 19-20.

XI. Universität Straßburg, Fassade des Hauptgebäudes. 1878 (SAAI Karlsruhe)

XII. Rue de Reims 14, ehem. Wohnhaus von Friedrich Meinecke (Foto Wolfgang Bröner 2011)

XIII. Ehem. Villa Trübner, Rue Schweighaeuser 41 / Boulevard Tauler 24 (Foto Wolfgang Bröner 2013)

XIV. Villa Schutzenberger, Allee de la Robertsau 76, Ansicht von Berninger & Kraft (*Monographies de bâtiments modernes* 175, No 146, Hôtel, o.J.)

20_ AVCUS: 743 W 251 und 3 MW 71.

21_ AVCUS: 3 MW 71.

22_ René Tabouret, Thierry Hatt, Andrea Grigorovischi, „Strasbourg: La formation d'une ville et ses représentations“, *in*: Cassaz, Eberhardt, wie zit. in FN 10, S. 46, Abb. 7.

23_ Ebd., S. 46-47, Abb. 8.

Das Projekt METACULT wird sich darüber hinaus mit den Straßburger Vororten und mit ihren Kirchen befassen, die seit der Mitte des 19. Jahrhunderts eine interessante Entwicklung parallel zur Neustadt genommen haben. Wesentlich bestimmt wurde die Entwicklung der Vororte durch die Vorgaben des Militärs, das im Vorfeld des neu angelegten Befestigungsringes drei Rayonstreifen festlegte. In diesem Bereich galten spezielle Bauvorschriften, die nur temporäre und im Verteidigungsfall sehr schnell abzubrechende Gebäude erlaubte. Die Bauten in diesen Gebieten wurden somit meist als Holzständerbauten errichtet, in Neudorf, Robertsau und Koenigshoffen sind im Vergleich zu anderen Festungsstädten in Deutschland recht viele dieser Zeugen der Vergangenheit zu finden – auch wenn man manchmal genau hinsehen muss, wenn die verputzten Fassaden den Eindruck einer Massivbauweise vorzuspiegeln versuchen. Selbst die Kirchen Saint Urbain in Musau (Ortsteil von Neudorf, 1906, abgebrochen 1976)²⁰ und Saint Arbogast in Montagne Verte (ehem. Grüneberg, 1910)²¹ wurden als dreischiffige Basiliken in Holzständerbauweise errichtet. Noch heute kann man in Montagne Verte das schlichte, geradezu industriell gerasterte Holzfachwerk an der Fassade der Kirche und des Turmes ablesen. (S. 23, Abb. 1) Ein eigener Aufsatz von Hélène Antoni widmet sich diesem bisher immer nur am Rande behandelten Thema. Doch die Vorortgemeinden wehrten sich gegen diese Einschränkung ihrer Baufreiheit, wollten sie doch – durch kleinere und mittlere Industriebetriebe zu relativem Reichtum gekommen – in repräsentativen Steinbauten ihr Selbstverständnis zum Ausdruck bringen. Die Einzüge des äußersten Rayons im Bereich der Vororte Koenigshoffen, Cronenbourg und Robertsau²² zeugen vom Einfluss dieser Gemeinden.

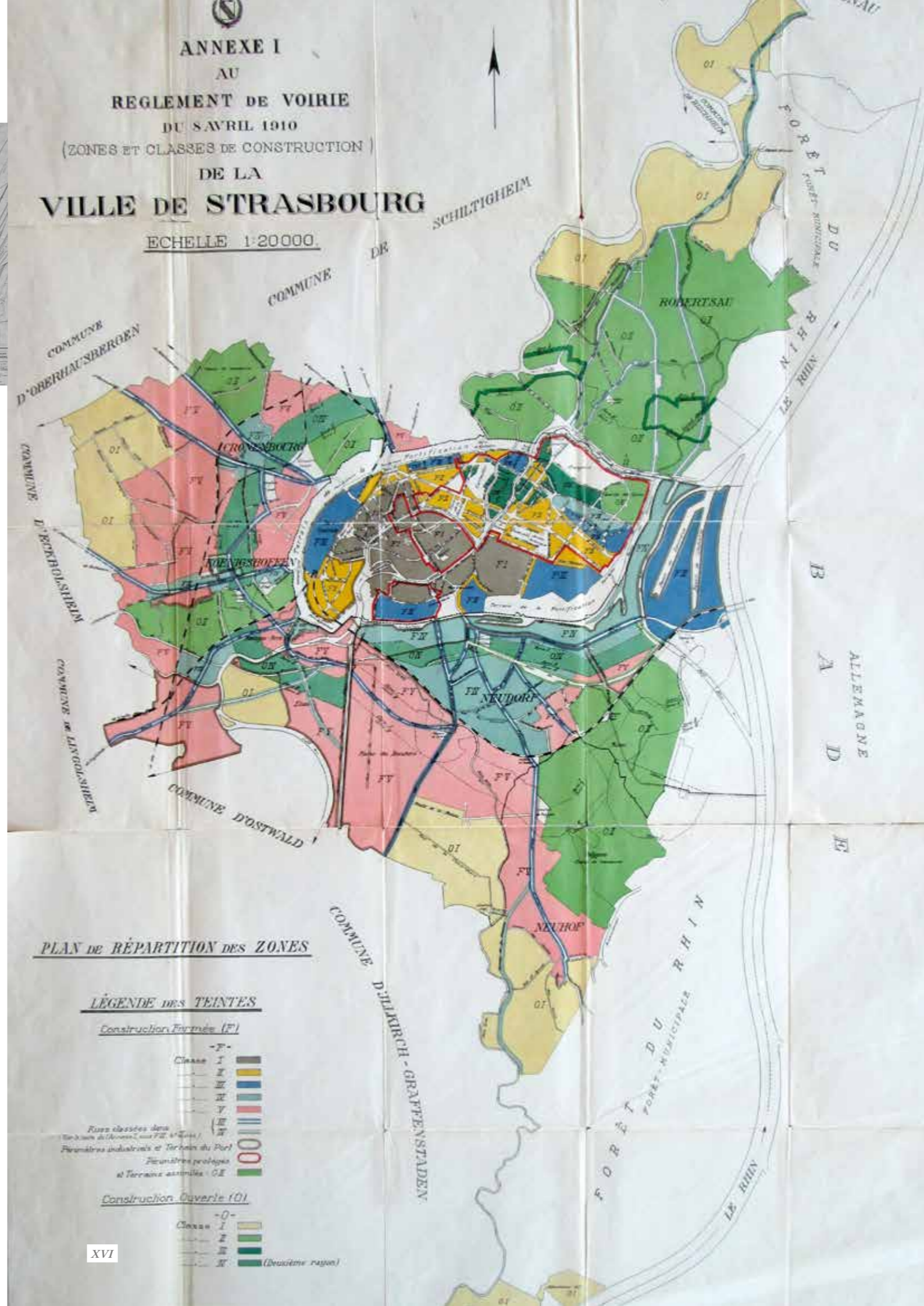
Das städtebauliche Wachstum der Vororte muss auch im Kontext des infrastrukturellen Ausbaus gelesen werden: im Zuge der industriellen Revolution vollzog sich im Reichsland Ende des 19. Jahrhunderts der Aufbau einer mechanischen Industrie, der Automobilindustrie und die beginnende Industrialisierung der Landwirtschaft. Diese Welle bedingte einen Investitionsschub im Bereich der Infrastruktur (Abb. XVI). Die in einem Umkreis von 25 bis 40 km gelegenen Mittelstädte wurden über Bahnlinien an das Handelszentrum Straßburg angebunden, die Vororte über Straßenbahnlinien. Als in der Meinau im Bebauungsplan von 1910 ein neues Industriegebiet ausgewiesen wird, wird dort eine Straßenbahnlinie eingerichtet, um Güter und Arbeiter zu transportieren²³. Vergleichbar ist dieser Ausbau mit dem der Schwarzwaldbahnen, beispielsweise der Albtalbahn, die die Textilindustrie des Albtales an die badische Residenzstadt Karlsruhe anschloss. Der Aufschwung der westlichen Vororte Straßburgs Koenigshoffen und Cronenbourg ist sicher mit der direkten Anbindung dieser Orte an die Nord-Südlinie der Eisenbahn zu sehen. Die Stadt Straßburg selbst mit ihrem 1883 fertiggestellten neuen Bahnhof konnte von den Vororten nur über eine Schleife mit einer durch aufwendige Tore gesicherten Durchfahrt durch den Befestigungsring erreicht werden. Auch für die Anbindung



des neuen Bahnhofs an die Bahnlinie nach Osten Richtung Baden musste der Festungsring durchfahren werden. Die Tunnel waren durch Eisenbahntore abriegelbar und wurden durch zusätzliche Stellungen gesichert. Diese Eisenbahnlinie umfuhr die Stadt Straßburg im Süden. Zum neu angelegten Metzgerthorhafen und zu den im Zuge des Rheinhafenausbaus angelegten Hafenbecken des Handelshafens und des Industriefhafens auf der Sporeninsel wurden Stichgleise gelegt. Obwohl Neudorf durch die Flutung des südlichen Vorgeländes der Stadt im Zuge der Verteidigung von 1870 starke Zerstörungen erfahren hatte, entstand in diesem südlichen Vorort sehr bald ein stark handwerklich und industriell geprägtes Gebiet, das vor allem vom Ausbau der Hafenanlagen profitierte.

Denn bei aller städtischen Baukultur sollte man nicht vergessen, dass Straßburg sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zu einer industrialisierten Großstadt entwickelte und zu einer der bedeutendsten Hafenstädte am Rhein wurde. Bereits vor 1870 war der Ausbau des Kanalsystems vorangetrieben worden: Im Jahr 1853 war der Rhein-Marne-Kanal fertiggestellt worden, der zur damaligen Zeit längste Kanal Frankreichs, der in Straßburg in den Rhein mündet. Parallel dazu fand die Regulierung des Rheins statt, eine Maßnahme, die bereits unter Napoleon mit der Gründung des *Magistrat du Rhin* eingeleitet worden war. Schon 1817 war ein binationaler Vertrag zwischen Deutschland und Frankreich zur Rheinregulierung geschlossen worden, die nach dem Konzept von Johann Gottfried Tulla (1770-1828), des Karlsruher Bauingenieurs und Gründers der dortigen Ingenieursschule (der späteren Universität Karlsruhe – heute KIT) Mitte des 19. Jahrhunderts ausgeführt wurde. Die Rektifikationsmaßnahmen sollten die Anrainer vor den verheerenden Hochwassern des Rheins schützen und ermöglichten gleichzeitig, den Fluss als Wasserweg schiffbar auszubauen. Tulla selbst erlebte die Ausführung seiner großen Pläne nicht – erst im Jahre 1876 waren die Ausbauarbeiten abgeschlossen.

Wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung der Rheinschifffahrt trugen die Rheinschiffahrtsakte bei (Mainzer Akte 1831 und Mannheimer Akte 1868), die die zollfreie Fahrt bis zur Nordsee regelten. In der Folge wurde der Ausbau der rheinanlie-



XV. Die Hafenanlagen der Stadt Straßburg. Plan aus der Zwischenkriegszeit, vermutlich 1926 (BNU M135)

XVI. Anlage zum Bebauungsplan von 1910 mit Bahnlinien und neuem Rheinhafen im Osten. Die industriell zu nutzenden Stadtgebiete sind blau markiert (AVCUS 8PL85)

XVI

24_ [www.strasbourg.port.fr/rubrique.php?id_rubrique=22], (26.11.2013).

25_ ADBR: 4L4, Anlage zur Bauordnung von 1910.

26_ Fritz Beblo, „Die Baukunst in Elsaß-Lothringen 1871-1918“, in: Georg Wolfram (Hg.), *Das Reichsland Elsaß-Lothringen 1971-1918, Bd. 3, Wissenschaft, Kunst und Literatur in Elsaß-Lothringen*, Frankfurt a. Main, Selbstverlag des Elsaß-Lothringens-Institutes, 1934, S. 241-263, hier S. 248.

27_ Vertrag zwischen der Stadt Straßburg und Eduard Züblin. Publiziert in: *Züblin AG (Hg.), Züblin-Bau im Bild von 1898 bis 1961*, o. O. (vermutl. Stuttgart), 1962, o. S.

28_ Volker Hahn, *Bauen mit armiertem Beton: Eduard Züblin. Leben und Wirken eines Ingenieurs in der Entwicklungszeit zu Beginn des 20. Jahrhunderts* (= Herausragende Ingenieurleistungen in der Bautechnik 2), Düsseldorf, VDI-Gesellschaft Bautechnik im Verein Dt. Ingenieure, 1984, S. 5ff.

29_ Cyrille Simonnet, *Le Béton. Histoire d'un Matériau*, Marseille, Parenthèses, 2005, S. 71-73.

30_ Hahn, wie zit. in FN 28, S. 17.

31_ [www.archi-strasbourg.org/adresse-1_place_henry_1%3A9vy__port_du_rhin_strasbourg-4489.html?check=1&archiAffichage=adresseDetail&archiAdresse=4489&archiIdEvenementGroupeAdresse=10602#] (29.11.2013).

32_ Abbildungen publiziert in: *Moderne Bauformen*, 17. Jg., 1919, Nr. 4, Tf. 26 und *Der Industriebau*, 3. Jg., 1912, Nr. 4, S. 79.



genden Häfen für die Anrainerstädte interessant. Mainz, dessen vergleichbare Stadterweiterung bereits angesprochen wurde, und Straßburg unternahm im Rahmen ihrer Neustadtgründungen umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau ihrer Rheinhäfen in Angriff. Der 1880 beschlossene Stadterweiterungsplan Straßburgs zeigt nur ein Hafenbecken südlich des Spitaltors, das über den III-Umleitungskanal mit dem Rheinkanal verbunden ist. An diesem IIIkanal entstand noch vor 1900 östlich des Spitaltorhafens der Metzgerthorhafen (heute Port d'Austerlitz) und ein Petroleumhafen. Beide in direkter Verbindung zum vom Militär genutzten Terrain der südwestlichen Neustadt gelegen und damit zur Versorgung der dort kasernierten Truppen optimal situiert.

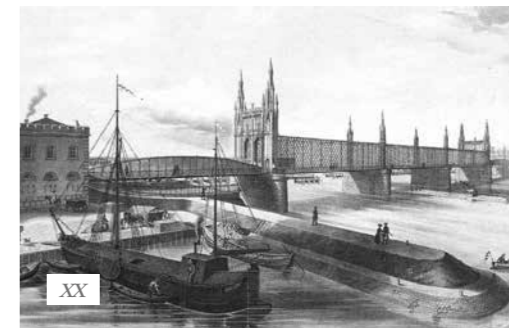
Ein neuer Rheinhafen wurde dann ab 1899 auf der Sporeninsel im Osten der Stadt und südlich der Neustadt installiert²⁴. Es entstanden zwei Hafenbecken, der näher zur Neustadt gelegene Handelshafen (heute Bassin du commerce) und das parallele Becken des Industriehafens (heute Bassin de l'industrie), die über den kleinen Rhein schleusenfrei zum regulierten Rheinbett führen (Abb. XV). Auf dem Bebauungsplan von 1910 ist dieses Gebiet, das durch den IIIkanal von der Neustadt getrennt wird, als rein industriell genutzte Zone ausgewiesen (Abb. XVI)²⁵. An die Neustadt war der neue Hafen über eine Straßenverbindung mit zwei Brücken über den kleinen Rhein und den IIIkanal angebunden, die vom südlichen Ende des Handelshafens durch das Kehler Tor führte und damit direkt auf die Schwarzwaldstraße (heute Avenue de la Forêt Noire), die große Tangente des neuen Stadtteils. Ein weiterer wichtiger verkehrstechnischer Anschluss bestand zur Straße nach Kehl (heute Route Nationale 4), die im Süden um die Altstadt führte. Dort gab es über den kleinen Rhein und den IIIkanal eine zusätzliche Verbindung in die militärisch genutzten Zitadelle.

Sehr schnell entstanden in diesem neuen Industriegebiet auf der Sporeninsel eine Reihe von Lagerhäusern und Hallen für Gewerbebetriebe, bei deren Errichtung neueste Konstruktionstechniken vor allem im Eisenbetonbau zur Anwendung kamen. Fritz Beblo, der 1918 abgelöste Leiter des städtischen Hochbauamts, lobt rückschauend explizit die Offenheit der Straßburger Baubehörden dieser neuen Bautechnik gegenüber²⁶. Das war in den Anfängen des Eisenbetonbaus – wie der Stahlbeton bis in die 1920er Jahre bezeichnet wurde – durchaus nicht selbstverständlich. Am prominentesten ist an dieser Stelle das neue städtische Getreidesilo zu nennen, das die Stadt 1899 bei der Bau- firma Eduard Züblin in Auftrag gab²⁷. (Abb. XVII) Züb-

lin, ein Schweizer, hatte in Italien seine beruflichen Anfänge und sich dort einen Namen als Industriearchitekt gemacht. Seit 1898 ließ er sich in Straßburg nieder. Das große Getreidelager am Handelshafen war sein erster großer Auftrag und stellt ein schönes Beispiel für deutsch-französischen Techniktransfer dar²⁸. Denn sowohl die Firma Züblin, der der Bau des Silotraktes übertragen worden war, als auch ihr Konkurrent die deutsche Baufirma Wayss & Freitag, die den Lagerhaustrakt errichten durfte, konstruierte mit französischen Patenten: Züblin war Patentnehmer des französischen Betonbauunternehmers François Hennebique und Wayss & Freitag hatte die sogenannte Monierbauweise des französischen Bauunternehmens Joseph Monier im Deutschen Reich etabliert²⁹. Der repräsentative Lagerhauskomplex mit historisierenden Giebeln ist wie so viele Relikte der Bautechnikgeschichte heute leider verloren, sein Standort am Handelshafen lässt sich aber an Hand kolorierter Postkarten gut nachvollziehen. (Abb. XVIII) Orientierung gibt hierbei das Gebäude der Hafenmeisterei (links im Bild), das mit seinem prägnanten Uhrenturm den Endpunkt des Handelshafens markiert und glücklicherweise noch steht. Das anspruchsvoll mit symmetrischen Stufengiebeln gestaltete Gebäude wurde gleichzeitig mit dem Becken des Handelshafens 1899 vom Stadtarchitekten Gustav Oberthür errichtet. Der Bauunternehmer Eduard Züblin, von der Ausbildung her Maschinenbauer – es war in der damaligen Zeit nichts Ungewöhnliches, dass Industriearchitekten in einem Ingenieurfach ausgebildet waren – hatte auch eigene Patente angemeldet, u. a. zu Klappenverschlussystemen für Silobauten³⁰. Möglicherweise in diesem Zusammenhang wird er auch genannt beim Bau der städtischen Getreidemöhlen (Grands Moulins de Strasbourg) am nördlichen Handelshafen, 1908 durch die Architekten Brion & Haug fertiggestellt³¹. 1911 wurde von der Stadt Straßburg ein weiteres Lagerhaus errichtet für den Betrieb der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft mit Sitz in Köln. Der langgestreckte Komplex aus Speicherbau und niedrigerem Bürotrakt war mit seinen weißen Putzflächen ein weiterer qualitätsvoller Industriebau, für den der damalige Stadtbaumeister Fritz Beblo verantwortlich zeichnete und der vor und nach dem Krieg mehrfach in der deutschen Architekturpresse publiziert wurde³². (Abb. XIX) Der Ausbau des Hafens wurde auch nach dem Ersten Weltkrieg – nun von französischer Seite – fortgesetzt, zuerst im Westen mit dem Bassin de Remparts (1927) und dann mit Anlage des Südhafens, mit der in den 1930er Jahren begonnen worden war (Abb. XV, Linker Plan). Die Eisenbahnlinie, die Straßburg im Süden umfuhr und nach Baden führte, überquerte nördlich von

Kehl den regulierten Rhein. Schon vor 1870, als Straßburg noch französisch war, war an dieser Stelle ein großes deutsch-französisches Projekt zum Brückenbau geplant und ausgeführt worden. Ende der 1850er Jahre wurde der Bau einer feststehenden Brücke über den Rhein – die damalige Landesgrenze – sehr kontrovers diskutiert und fand überregionale Beachtung³³. Das Bauvorhaben Kehl-Straßburg bedingte eine enge Zusammenarbeit der badischen Ingenieure mit den Bauingenieuren der französischen Ostbahn-Gesellschaft. Bei der Caissongründung der Flusspfeiler (1858-59), einem damals völlig neuartigem Verfahren, arbeitete die Maschinenfabrik Jakob Friedrich Meßmers aus Grafenstaden (heute Graffenstaden) bei Straßburg – Meßmer hatte am Polytechnicum in Karlsruhe studiert – zusammen mit der französischen Firma Castor & Jacquolot. Für den Einbau des Gitterträgers 1860 war die Pforzheimer Stahlbaufirma Gebrüder Benckiser verantwortlich, die dafür Eisenprofile der französischen Firma Schneider & Cie verwendete. Damit Schiffe mit hohen Aufbauten rheinaufwärts die Brücke passieren konnten, waren an beiden Ufern Drehbrücken eingebaut – auch das um 1860 eine sehr innovative technische Lösung. (Abb. XX) Die Errichtung dieser Brücke ist ein bezeichnendes Beispiel sehr erfolgreicher pragmatischer Zusammenarbeit im Bereich des Ingenieurbaus, der polyglotte Sprachkenntnis und gegenseitiges Interesse an den neuesten technischen Innovationen voraussetzt.

Diese Eisenbahnbrücke und die rheinaufwärts parallele Straßenbrücke stellten lange Zeit die einzige Verbindung zur badischen Stadt Kehl dar. Nach dem deutsch-französischen Krieg wird die Verbindung der beiden Rheinseiten ein wichtiges Thema der Diskussion: August Orth hatte in seinen Erweiterungsplanvorschlag von 1878 seine Erfahrungen im Bereich des Ingenieurbaus und der Infrastruktur einfließen lassen und die Bedeutung einer Anbindung der Neustadt an die badische Seite des Rheins über einen Park mit Villenquartier dargestellt³⁴. In der kurzen Zeit der deutschen Besatzung während des Zweiten Weltkriegs wurde ebenfalls von deutscher Seite wieder über eine Entwicklung der Stadt Straßburg Richtung Südwesten hin nachgedacht. Die im Sinne der Zeit monumentalen Erweiterungsplanungen betrafen auch die Verbindung der Stadt Straßburg mit der östlich des Rheins gelegenen badischen Stadt Kehl. Diese Planungen der 1940er Jahre waren in nationalsozialistischem Sinne ambitioniert als Ausbau Straßburgs zur Hauptstadt des Gaus Baden-Elsass und nach Ende des Zweiten Weltkriegs nicht mehr relevant. Doch die Frage nach der Verbindung der beiden Städte blieb bestehen und wird im vereinten Europa nun im Kontext des Eurodistrikts Strasbourg-Ortenau lebhaft diskutiert. Im Rahmen der Landesgartenschau 2004 wurde die Rheinufergestaltung und die Verbindung zwischen den beiden Hafenstädten zum zentralen Thema und die von Marc Mimram entworfene Fußgängerbrücke zum Symbol der Achse Straßburg-Kehl³⁵. Ein schönes Beispiel, wie aus dem geteilten Erbe einer Stadt ein Beitrag zur deutsch-französischen Verständigung wird. ♦



Un nouveau regard sur la Neustadt de Strasbourg

Les études sur Strasbourg, en particulier sur l'extension urbaine engagée durant la période allemande de 1871 à 1918, sont devenues ces dernières années plus nombreuses. L'intérêt, manifesté surtout par des chercheurs français locaux, se concentre sur ladite Neustadt, ses aspects urbains, architecturaux et historiques. Dans l'objectif de la vision pluraliste d'une histoire croisée, cette contribution reflète une nouvelle approche de la Neustadt strasbourgeoise vue du côté allemand.

Par ailleurs, seront esquissées les questions centrales du transfert culturel, abordées de façon scientifique par le projet METACULT. Ce projet de recherche approche cette thématique à l'aide d'études sur le développement urbain et architectural ainsi que sur l'histoire de la technique du bâti. Il s'agit d'une coopération universitaire binationale de chercheurs issus des domaines de l'histoire de l'art et de l'architecture, de la technique de construction et de l'urbanisme qui exprime, dans cette configuration, un point de vue scientifique interrégional et international.

33_ Martin Trautz, Friedmar Voormann, „Der Bau eiserner Brücken im Südwesten Deutschlands 1844 bis 1889“, in: *Stahlbau*, 81. Jg. 2012, Sonderdruck, Berlin, Ernst & Sohn, 2012, S. 19.

34_ Hartmut Frank, „La Naissance d'une nouvelle Discipline: Le Plan d'Extension Strasbourgeoise de 1880 et l'Urbanisme en Allemagne“, in: Cassaz, Eberhardt, wie zit. in FN 10, S. 225.

35_ Yves Gendron, Michel Messelis, Volker Ziegler, „Planen und Bauen über den Rhein“, in: Cohen, Frank, wie zit. in FN 11, S. 428-430.

XVIII. Straßburg Handelshafen (port du commerce) mit städtischem Getreidesilo, Eduard Züblin und Hafenmeisterei von Gustav Oberthür im Hintergrund, 1899 (BNU N10221358)

XIX. Fritz Beblo, Städtisches Lagerhaus am Rheinhafen in Straßburg (1911), Ansicht von der Landseite (Der Industriebau, 3. Jg. 1912, H. 4, S. 79)

XX. Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Kehl und Straßburg (1858-1860), im Vordergrund die Drehbrücke (Stahlbau 81. Jg. 2012, Sonderdruck Berlin 2012, S. 21, Abb. 30)

XVII. Eduard Züblin als Generalvertreter des Eisenbetonbausystems Hennebique, städtisches Getreidesilo am Handelshafen, Straßburg 1898-1900 (V. Hahn, Bauen mit armiertem Beton..., 1984, Abb. 5, S. 5)

LES CARTES ET PLANS DE STRASBOURG DRESSÉS ENTRE 1765 ET 1940

CONSERVÉS AUX ARCHIVES DE LA VILLE ET DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE STRASBOURG (AVCUS)

Catherine Xandry

Dans le cadre du projet Metacult, nous avons entrepris un inventaire des cartes et plans de Strasbourg conservés dans divers fonds d'archives. Il a pour but de développer la connaissance des représentations cartographiques de l'espace urbain et d'offrir aux membres du projet – et à terme à l'ensemble de la communauté scientifique – un accès facile à l'intégralité de ces archives par le biais de fiches descriptives interrogeables et de documents numérisés.

Le choix a été fait de démarrer l'inventaire avec le plan Blondel de 1765, ce qui permet de partir d'un plan général de la ville d'avant 1830 et donc de mieux visualiser les évolutions que celle-ci subit au cours de la période d'étude. Actuellement, seul le fonds des Archives de la ville et de la communauté urbaine de Strasbourg (AVCUS) a été traité, représentant à lui tout seul 2 703 documents¹. Une évolution de la production cartographique strasbourgeoise, ainsi que l'émergence de certains acteurs spécifiques sont d'ores et déjà perceptibles et cet article a donc pour objectif d'en présenter une synthèse chronologique. Précisons d'emblée qu'il s'agit ici de proposer des pistes de réflexion et non d'avancer des conclusions définitives. En effet, seuls les documents iconographiques ont été consultés et, parmi eux, uniquement les documents urbanistiques et non les plans de bâtiments; ainsi les séries concernant la police du bâtiment ont-ils été ignorées. La recherche devra donc par la suite intégrer à la fois ce type de documents et des sources écrites afin de vérifier les hypothèses formulées ici.

LE MONOPOLE DE L'ARCHITECTE DE LA VILLE : 1765-1869

La période 1765-1869 frappe par le peu de documents inventoriés, ce que l'on peut imputer à un défaut de conservation ou tout simplement au fait que moins de cartes auraient été réali-

sées. En effet, seuls 340 documents sur les 2 703 recensés ont été produits entre 1765 et 1869, soit environ 3,2 documents par an. Ces documents se répartissent essentiellement en deux catégories: les planches du cadastre de 1837, dit « napoléonien », qui représentent 122 documents², et les cartes et plans réalisés par l'architecte de la ville, soit 100 documents. Plus des deux tiers d'entre eux ont ainsi été élaborés par deux administrations.

Nous ne reviendrons pas ici sur le problème du cadastre, mais qu'en est-il de l'architecte de la ville? La fin du XVIII^e siècle est marquée, dans l'histoire de la cartographie strasbourgeoise, par l'établissement en 1765 d'un grand projet d'alignement de la ville par l'architecte du roi Jacques-François Blondel (1705-1774). Ce plan associait à la fois un projet d'alignement et de percement de rues et de places, aérant la ville, et des projets de nouveaux bâtiments³. Son graphisme influence par la suite les plans des architectes de la ville (ill. 1).

Le premier d'entre eux est Pierre Valentin Boudhors (1754-1831). Il signe des cartes entre 1801 et 1810, sous le double titre d'architecte de la ville de Strasbourg et d'ingénieur des Ponts et Chaussées, contrairement à ses successeurs qui se présentent exclusivement comme « architecte de la ville ». Sa production est limitée à des plans d'enquête d'alignement. Il s'agit d'enquêtes réalisées à la demande d'un pétitionnaire, possédant une maison dans la rue et désirant effectuer des travaux. L'architecte de la ville transmet la demande au préfet en vérifiant que la requête est conforme à un plan général d'alignement de la ville (en l'occurrence celui de Blondel), plan dessiné à l'appui de la demande (ill. 2). L'instruction de ces demandes semble être une des activités de l'architecte de la ville puisque tous les successeurs de Boudhors produisent ce type de plans. Toutefois d'autres documents sont aussi dressés. À l'instar de

1_ Les chiffres proposés dans l'article sont à aborder avec prudence, car ils ne portent pas sur l'ensemble du corpus dont une partie n'a pas pu être datée notamment. Cependant, ils sont suffisamment significatifs pour en tenir compte.

2_ AVCUS : 1197 W 28-35.

3_ AVCUS : 1 PL 674.

I. Comparaison entre:
a. plan Blondel (photo AVCUS-Arena, 1PL674)
b. atlas d'alignement de Villot (AVCUS 1197W36)



4_ Il signe « architecte de la ville » depuis 1821.

5_ AVCUS : 1197 W 36.

6_ AVCUS : 1197 W 37.

7_ AVCUS : 311 MW 9.

8_ AVCUS : 8 PL 44.

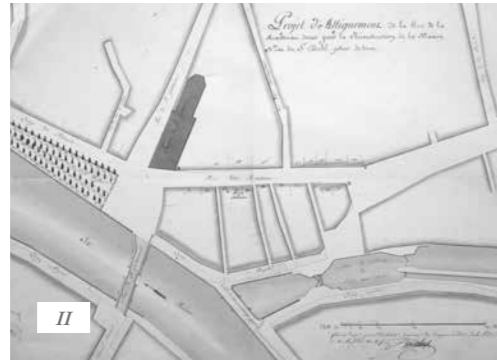
9_ AVCUS : 8 PL 48.

10_ AVCUS : 8 PL 50.

11_ Félix Fries signe de 1836 à 1854 et est dit « architecte de la ville » depuis 1840. De 1840 à 1847, deux architectes de la ville (l'actuel et son successeur) étaient donc en place. Ils pouvaient d'ailleurs cosigner des plans en s'intitulant tous les deux « architecte de la ville » (par exemple AVCUS : 312 MW 175 en 1840). Le même cas se retrouve avec Fries et son successeur Conrath, qui est dit architecte de la ville depuis 1852 (voir AVCUS : 8 PL 52 en 1853).

12_ Les nouveaux alignements sont tracés par-dessus le dessin de Villot, accompagnés de la référence de leur acte d'approbation. Des morceaux de calque sont même collés sur les parties trop souvent remaniées. Voir ill. 1.

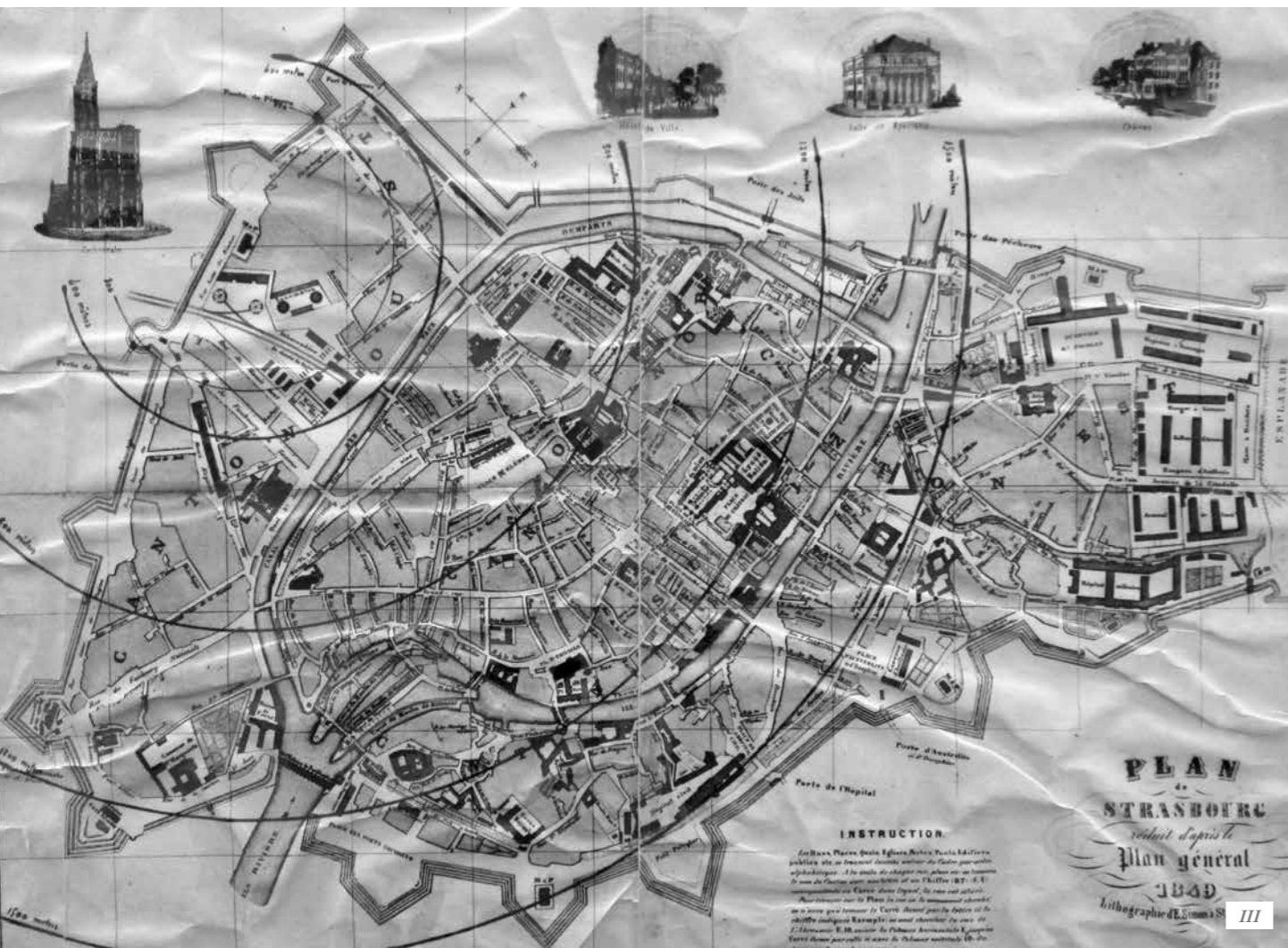
13_ AVCUS : 8 PL 52.



Blondel, Nicolas-Jean Villot (1782-1857), qui signe de 1813 à 1847⁴, réalise un grand projet d'alignement de la ville en 1829. Ce projet comporte d'une part un atlas de planches⁵ associé à un *État des maisons et propriétés de la ville de Strasbourg avec les noms des propriétaires, les anciens numéros des maisons, les nouveaux numéros projetés et la nature des propriétés*⁶, et d'autre part un plan d'assemblage des différentes planches⁷. Auparavant, Villot avait déjà dessiné, en 1821, un plan général de la ville dit « plan Villot »⁸. Le plan Villot sera remis à jour régulièrement, en 1838, 1846 et 1870, et servira souvent de fond de plan ou d'illustration. On trouve ainsi une copie qui sert à la fois d'incitation à la visite touristique de la ville et

de réclame pour un hôtel, grâce aux vignettes illustrant les bâtiments principaux qui encadrent le plan⁹. Une autre copie, modifiée manuscritement, met en lumière les risques liés au danger d'explosion d'un magasin à poudre sis à proximité de l'usine à gaz¹⁰ (ill. III).

L'installation de telles usines, de même que l'arrivée du chemin de fer dans la ville, le comblement du canal du Rhin à la Krutenau et la transformation du Fossé étroit et Fossé large en un seul canal dit du Faux-Rempart, modifie profondément le paysage de Strasbourg et oblige le successeur de Nicolas-Jean Villot, Félix Fries (1800-1859)¹¹, à mettre à jour vers 1854 l'atlas d'alignement de 1829 de Nicolas-Jean Villot. Ce dernier a d'ailleurs été amendé¹² à plusieurs reprises au cours du temps, et le sera encore jusqu'en 1903, au point qu'il en devient totalement illisible, exigeant une mise au propre. On remarque ainsi que les plans réalisés, loin d'être des œuvres figées, sont des documents de travail transmis de service en service et d'architecte en architecte. Félix Fries cosigne son dernier plan notable en 1853 avec Jean-Geoffroy Conrath (1824-1892). Il s'agit d'un projet d'aménagement du Marais-Vert, futur quartier des Halles¹³, présentant, sur le fond de plan Villot¹⁴, le projet de percement d'une nouvelle grande rue irrigant cet espace. On commence à perce-



voir dans le style graphique de Félix Fries une simplification du graphisme de Jacques-François Blondel, passant de l'aplat de couleur à la linéarité (ill. IV). Seul un plan¹⁵ du successeur de Félix Fries, Jean-Geoffroy Conrath, date d'avant 1869, celui dressé pour l'aménagement des places du Château et de la Cathédrale en 1861. Nettement moins prolifique¹⁶ que ses prédécesseurs (12 plans contre 40 pour Villot et 41 pour Fries), il semble surtout actif après l'annexion.

À côté des architectes de la ville, quelques autres acteurs apparaissent. Au sein de la municipalité, l'agent voyer, supervisé par l'ingénieur municipale, peut également signer des petits plans d'enquête d'alignement¹⁷; l'architecte du département Gustave Klotz (1810-1880) signe 2 plans d'enquête en 1840 et 1841¹⁸; et des ingénieurs ordinaires, supervisés par des ingénieurs en chef, signent 3 plans entre 1821 et 1851 sans que l'on sache toujours s'ils sont rattachés à la ville ou au département¹⁹. Ces derniers s'occupent surtout des rues correspondant aux routes nationales, royales ou départementales traversant Strasbourg²⁰.

Si, jusqu'en 1869, la plupart de ces documents sont en français, 7 sont néanmoins écrits en allemand et 40 plans sont bilingues allemand-français. Une partie de ceux-ci correspond à des documents dessinés en français, mais dont les avis des différents services (mairie de Strasbourg par exemple) sont en allemand²¹. Cependant, la grande partie de ces documents bilingues est liée à l'effort de traduction en allemand des noms de rues français²² réalisé après 1870 et témoigne plus d'une réutilisation des documents à la période suivante²³ que d'un vrai bilinguisme. Cela est particulièrement évident pour le cadastre dit « napoléonien » sur lequel le projet de la Neustadt allemande (avec ses noms de rue en allemand) a été tracé au crayon de papier. On y voit même les extensions françaises d'après 1920 situées au nord de l'avenue de la Forêt-Noire.

UN VIDE CARTOGRAPHIQUE ENTRE 1870 ET 1886 ?

Les années suivant l'annexion de 1871 semblent marquées par un vide cartographique. En effet, seuls 47 documents ont été inventoriés alors que l'on s'attendrait à trouver les plans d'élaboration de la Neustadt. On aboutit néanmoins à une moyenne de 2,9 documents par an, ce qui est équivalent à la période précédente. La toute première année après le siège, ils sont encore en français. Les premiers plans sont liés aux destructions dues au bombardement du siège de 1870 (essentiellement les quartiers ouest des rues Faubourg-National, Faubourg-de-Saverne et Faubourg-de-Pierre) et aux projets de reconstruction de ces quartiers²⁴. Les planches du cadastre dit « napoléonien » qui les concernent ont d'ailleurs été remises à jour en 1876, ce sont les seules feuilles du cadastre de 1837 qui ont été

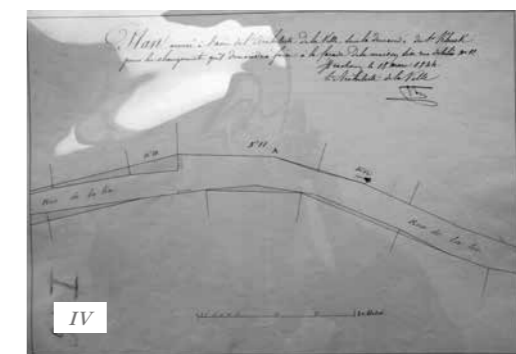
remaniées avant l'élaboration du cadastre dit « allemand » entre 1897 et 1900. La réalisation de cartes de la ville reste en partie similaire à ce qu'elle était auparavant. Jean-Geoffroy Conrath demeure architecte de la ville et signe des plans jusqu'en 1883, bien qu'il les élabore en allemand²⁵ à partir de 1878. Des petits plans d'enquête d'alignement sont encore attestés.

La construction de la Neustadt entraîne une production accrue à partir de 1875. Les ingénieurs militaires²⁶ de la place de Strasbourg réalisent 9 planches en 1875 présentant les terrains militaires cédés à la ville pour son extension²⁷. Dans la foulée, sont dressés des projets d'extension de la ville, dont certains par Jean-Geoffroy Conrath²⁸, suivis, à partir de 1881 par de petits plans d'aménagement et d'alignement sur des parties de la Neustadt (Contades, Sainte-Hélène, places de la Gare et de la République, etc.), signés tantôt par le *Stadtarchitekt* et tantôt par le *Bureau der Kaiserl. Generaldirektion*. Il est à noter que le *Stadtarchitekt* (Conrath) signera les premiers plans des dossiers d'alignement de la ville²⁹ mis en place en 1883 (ill. V). Enfin apparaissent, en 1881 également, les premiers plans illustrant des annuaires, et en 1883 le premier plan géologique de Strasbourg et de ses environs³⁰. Les cartes ne se contentent plus de présenter la ville renfermée derrière son enceinte.

LES SERVICES MUNICIPAUX ALLEMANDS : 1887-1919

Si le système existant se maintient durant les années suivant l'annexion, il est profondément remanié à partir de 1887. Le titre de « architecte de la ville » disparaît en effet au profit du *Stadtbauamt* qui conçoit dorénavant les plans d'urbanisme, dont les plans des dossiers d'alignement³¹. La production de documents connaît alors une croissance exponentielle puisque 1323 cartes et plans ont été inventoriés entre 1887 et 1919, soit une moyenne de 41,3 documents par an (près de treize fois plus qu'aux époques précédentes).

Sur ces 1323 documents, 525 portent de façon claire la signature du *Stadtbauamt*³² ou d'un des responsables de l'une de ses sections. Le *Stadtbauamt* est en effet une entité cohérente



14_ AVCUS : 312 MW 1 et 312 MW 5.

15_ AVCUS : 785 W 8.

16_ Ou, en tout cas, moins de plans conservés.

17_ Quatre plans entre 1860 et 1876 (AVCUS : 1160 W 166, 312 MW 279, 312 MW 339 et 312 MW 328).

18_ AVCUS : 1160 W 166.

19_ Husson, ingénieur en chef, et Defontaine, ingénieur ordinaire en 1828; Schwilgué, ingénieur en chef du Bas-Rhin, et Doré, ingénieur ordinaire (du département) en 1841; Boulangé, ingénieur en chef, et Guerre, ingénieur ordinaire en 1851.

20_ AVCUS : 785 W 6, 312 MW 276 et 312 MW 31.

21_ Par exemple AVCUS : 300 MW 32.

22_ Par exemple AVCUS : 312 MW 373.

23_ Tous les types de plans sont concernés, jusqu'au tracé d'alignement de rue réalisé à la demande d'un particulier.

24_ Par exemple AVCUS : 312 MW 12.

25_ 37 documents sur 47 sont en allemand à cette période, 4 en français et 6 bilingues.

26_ Le *Platzingenieur* Schmoller et le *Major im Stabe des Ingenieur-Corps*.

27_ AVCUS : 1197 W 43.

28_ AVCUS : 1160 W 85 en 1878 et 876 W 67 en 1880.

29_ AVCUS : série 990 W.

30_ AVCUS : 1160 W 6.

31_ AVCUS : série 990 W.

32_ Et bien d'autres, quoique non signés, pourraient, de par leur graphisme, y être rattachés.

II. Projet d'alignement de la rue de la Krutenau dressé pour la reconstruction de la maison n° 40 du Sr Diehl potier de terre, réalisé par Boudhors en 1804 (AVCUS : 312 MW 20)

III. Plan Villot utilisé comme fond de plan pour mesurer les risques liés à un magasin à poudre (AVCUS : 8 PL 50)

IV. Plan d'alignement de Fries en 1844 (AVCUS : 312 MW 123)

33_ 366 plans sous la direction de Ott qui signe de 1887 à 1908. Les responsables de sections ne nous sont pour l'instant connus que par leur signature sur les plans. De ce fait leur prénom, dates de naissance et de décès, sans parler de leur formation, nous sont encore totalement inconnus.

34_ Sous la direction d'Eisenlohr qui signe de 1910 à 1918.

35_ De 1908 à 1919, Vermessung Inspektor en 1913.

36_ Il signe de 1909 à 1918.

37_ Et bien qu'une nouvelle charte graphique, « linéaire », se mette en place.

38_ Un quartier pouvant bénéficier de plusieurs projets à plusieurs années d'intervalle.

39_ Le quartier des Quinze et l'île Sainte-Hélène étant les plus travaillés puisqu'ils accumulent respectivement 23 et 22 plans d'aménagement tout au long de la période.

40_ Comme le Neudorf ou la Robertsau.

41_ Comme la Montagne-Verte ou l'espace compris devant la place d'Austerlitz et la création de cités-jardins.

42_ Cette charte graphique se dissocie par ailleurs du style hérité de Blondel.

43_ Essentiellement AVCUS : 843 W 546 à 548, 907 W 161 et 990 W 3.

44_ AVCUS : 302 MW 1-92 essentiellement.

45_ Cette interprétation reste à vérifier, notamment en consultant les séries intégrales du cadastre allemand conservées aux archives départementales du Bas-Rhin.

46_ Tels que les plans sont titrés en allemand ou en français.

47_ AVCUS : 1160 W 88.

48_ AVCUS : 1154 W 9, 1160 W 86, 104, 107, 116, 121, 122 et 129.

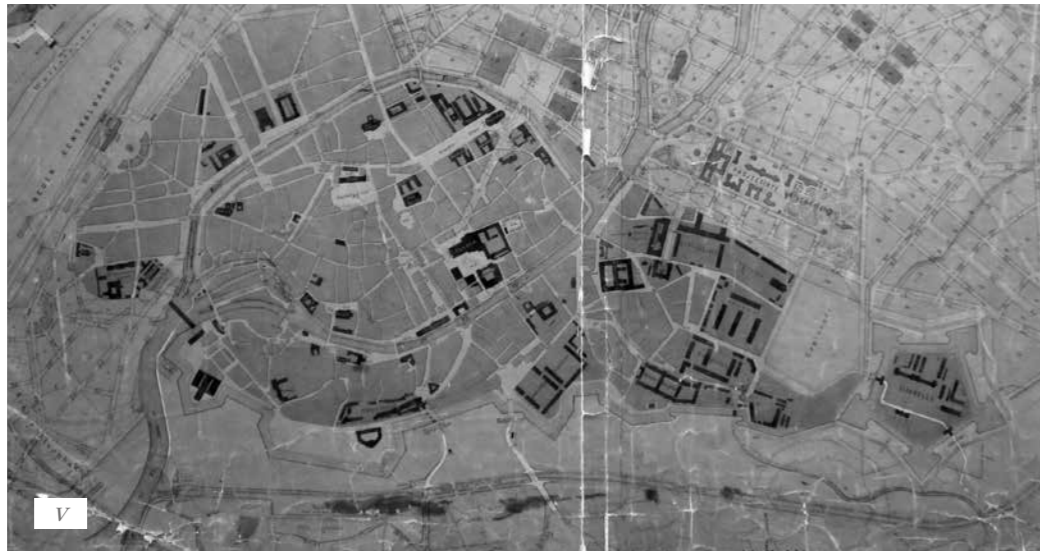
49_ AVCUS : 1160 W 89, échelle 1/2 000.

50_ AVCUS : 876 W 62/1, échelle 1/4 000.

51_ AVCUS : 979W66-68.

52_ AVCUS : 8 PL 78 à 84 essentiellement.

53_ AVCUS : 876 W 72/1.



jusqu'en 1910³³, avant de se diviser en plusieurs sections³⁴. On distingue alors le Vermessungsamt de 1908 à 1920 (84 documents), dont le principal signataire est Mayer³⁵, et le Hochbauamt (66 plans) de 1904 à 1919 dont le principal signataire est Fritz Beblo (1872-1947)³⁶.

Bien que les petits plans d'enquête d'alignement représentent une part essentielle de leur activité (et deviennent l'un des apanages du Vermessungsamt)³⁷, d'autres types de plans font leur apparition. Ainsi, des plans d'aménagement de quartier³⁸, tout d'abord dans la Neustadt³⁹, puis dans les faubourgs périphériques à partir de 1895⁴⁰, avant de coloniser les interstices restants après 1906⁴¹. La partie « créative » de ces plans d'aménagement semble alors relever du Hochbauamt, alors que le Vermessungsamt paraît cantonné à la vérification des alignements. Le style graphique des deux services est d'ailleurs différent, même s'ils respectent la même charte graphique pour les alignements⁴² (ill. VI). Cet aspect « créatif », générateur de nouveautés du Hochbauamt se retrouve dans d'autres dossiers comme celui de la Grande Percée⁴³, qui allie les plans d'urbanisme et d'architecture aux relevés des bâtiments à détruire et aux projets d'immeubles à construire. Ainsi, le Hochbauamt, au moins dans le cadre de l'urbanisme, semble-t-il tourné vers l'avenir et occupé par les grands projets, tandis que le Vermessungsamt décrit et gère l'existant, assure la finition des projets.

Parallèlement, différentes séries de cartes, dont une bonne part provient de ce dernier service et du cadastre, offrent désormais des aperçus détaillés de la ville et de ses abords. Le cadastre dit « allemand » (212 documents), bien que conservé de façon très fragmentaire aux AVCUS, semble avoir été réalisé en plusieurs phases. La première est celle de « levée » vers 1897 ; puis un tirage « propre » est réalisé aux échelles 1/250, 1/500⁴⁴ et 1/1000 entre 1903 et 1910. Des séries parcellaires des quartiers périphériques sont par ailleurs mises en place à partir de 1915⁴⁵. Le tirage au 1/500 sert en outre de fond de plan aux petits plans d'enquête d'alignement,

tandis que celui à l'échelle 1/1000 sert de fond de plan à un nouveau type de carte produit par le Vermessungsamt à partir de 1915. Il s'agit des plans de fixation de rues ou Strasseneinheitspläne⁴⁶ traitant des quartiers extérieurs à la ville. Si le rôle de ces plans n'est pas connu (légende non indiquée), ils peuvent cependant être rapprochés, d'un point de vue graphique, du plan de règlement des zones de construction à Strasbourg de 1910⁴⁷ qui illustre les règlements de la police du bâtiment et indique les différentes classes de construction (ill. VII). Parmi les autres séries descriptives de la ville et de ses environs on compte une vue d'ensemble des abords de la ville (Uebersichtskarte der Gemarkung Strassburg)⁴⁸ réalisé par le cadastre entre 1895 et 1898, et deux séries de planches réalisées par le Vermessungsamt en 1910⁴⁹ et 1914 (échelle 1/4000)⁵⁰.

Quelques documents sont encore à mentionner à côté des documents des services municipaux : les dossiers des planches d'un concours organisé pour la conception des maisons du quartier des Quinze (1908-1913)⁵¹, et une série de cartes réalisées à partir des Bebauungspläne (plans d'aménagement), présentant une évolution régulière de la ville entre 1900 et 1918⁵². Les plans d'annuaire sont toujours présents, de même que des plans d'état-major postérieurs à 1920 qui sont des mises à jour du relevé de 1880, dont l'original ne semble pas conservé aux AVCUS.

La production de cartes de cette époque semble ainsi découler directement de l'extension importante de la ville et de la nécessité de la gérer et de la planifier. Les plans des périodes précédentes ne sont pas pour autant oubliés : l'atlas de Villot de 1829 est amendé jusqu'en 1903 et des tirages du plan Blondel indiquant les noms de rue en allemand sont effectués en 1904⁵³. Sans surprise, la grande majorité des documents est en allemand (1178), cependant il existe également 14 plans français entre 1903 et 1919 et 34 bilingues. Pour finir, on ne note pas d'interruption pendant la guerre, les services continuant à fonctionner.

LES SERVICES MUNICIPAUX

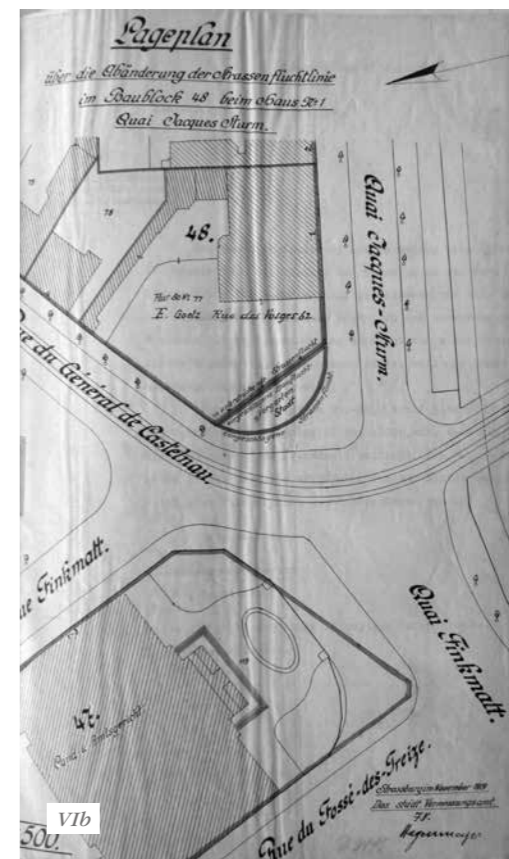
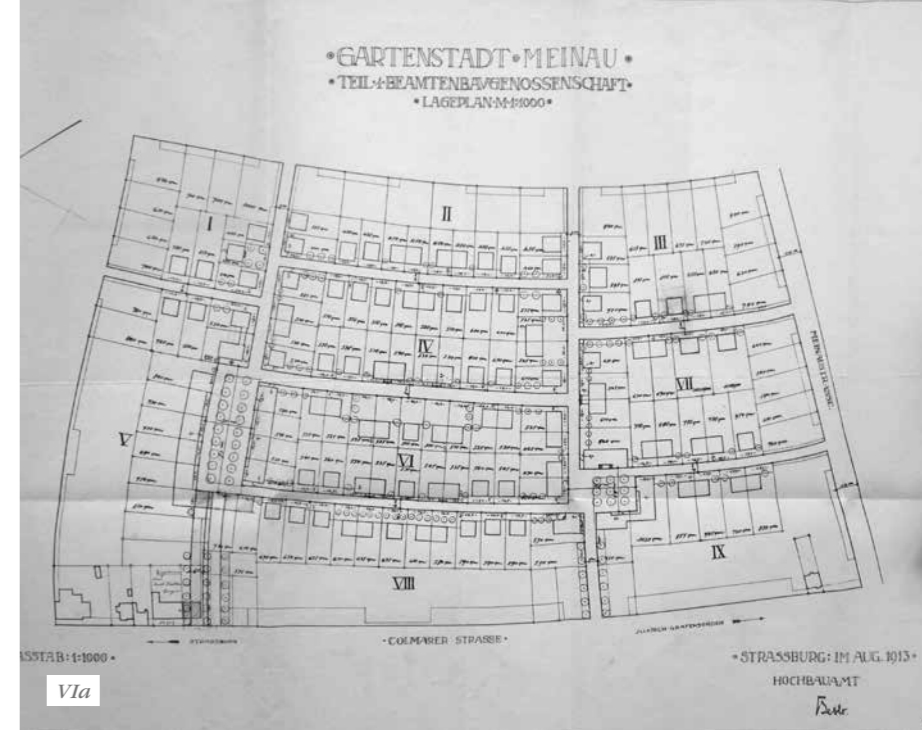
FRANÇAIS : 1920-1940

Dans l'entre-deux-guerres la production cartographique conserve sa dynamique d'avant guerre. En effet, 762 documents sont inventoriés pour cette période, soit une moyenne de 38,1 documents par an.

Si les services municipaux restent en place après la première guerre mondiale, ils subissent néanmoins quelques modifications à partir de 1920. Le Stadtbauamt devient la Direction des travaux municipaux ; le Hochbauamt le Service municipal d'architecture⁵⁴, sous la direction de Paul Dopff (1885-1965, architecte en chef en 1929), et le Vermessungsamt le Service municipal d'arpentage⁵⁵, sous la direction d'Albert Hagenmeyer. On peut noter que dans les deux cas, il s'agit de personnes qui faisaient déjà partie de ces services respectifs à la période précédente, même s'ils n'avaient signé que peu de plans. On peut y voir une continuité du personnel, alors que les chefs de service ont été plus touchés par les évolutions politiques⁵⁶. Enfin, de nouveaux services apparaissent comme le Service du dérasement des remparts⁵⁷ (1919-1929) ou le Service municipal d'extension⁵⁸ (1929-1939) sous la direction de Georges Laforgue (1898- ?). Leur création découle directement du fort développement urbain de la ville que celle-ci doit gérer, contrôler et programmer, débordant maintenant largement de l'enceinte de 1870 qui la restreint et qu'elle choisit donc d'abattre.

Les types de cartes confectionnées restent sensiblement similaires à ceux de la période précédente (ill. VIII). Le Service d'arpentage continue à produire des petits plans d'enquête d'alignement⁵⁹ tout en conservant la charte graphique utilisée jusqu'alors, même si l'on perçoit au travers des dossiers⁶⁰ une complexification de la procédure. Celle-ci commence par une proposition, une demande d'alignement formulée auprès du maire par un particulier (ou par la mairie) accompagnée d'un projet dessiné (réalisé par le propriétaire ou par un architecte). La requête est soumise aux différents services municipaux (budget, égout, etc.) qui donnent, ou non, leur aval, jugeant de la faisabilité du projet, notamment si la ville a les moyens d'acheter les parcelles concernées. Une enquête est alors ouverte par le maire, après approbation du préfet qui rappelle parfois de ne pas multiplier les modifications d'alignement et de s'en tenir au plan prévu en projet. Il désigne des architectes-enquêteurs. L'enquête est annoncée par affichage public (mairie, cathédrale, journaux) et par des lettres adressées aux riverains concernés, qui peuvent réagir.

Les architectes-enquêteurs proposent alors un alignement en tenant compte de toutes les réactions, dont le plan est dressé par le Service de l'arpentage. Finalement, le projet doit être une dernière fois approuvé par le préfet.



54_ 92 documents repérés. Il a pour mission la construction de bâtiments nouveaux, l'entretien de bâtiments, les parcs et promenades, l'étude des ponts et rues du point de vue de l'architecture, la protection de l'aspect des rues ainsi que l'établissement et la mise au point des plans d'extension (AVCUS : Comptes-rendus administratifs 1919-1935, p. 1112-1113).

55_ 375 documents repérés. Ses missions sont « l'établissement, la reproduction et la mise à jour des plans de la ville. [...] ; la fourniture de plans de situations pour les divers services de la Direction des travaux municipaux et pour les autres divisions de l'Administration municipale ; l'établissement et la mise à jour des plans pour les projets des plans d'aménagement, de la fixation et de la modification des alignements, de la suppression et du déplacement de chemin et de la fixation de tronçon de rue, l'établissement de plans d'enquête définitifs [...], le tracé de nouvelles rues, [...], la mise à jour continue des plans cadastraux [...] » (AVCUS : 785 W 1).

56_ Cela est peut-être plus dû au fait que la plupart étaient d'origine allemande, et donc obligés de quitter l'Alsace, qu'à une volonté de remaniement.

57_ 29 documents repérés.

58_ 55 documents repérés.

59_ Ces derniers continuent d'utiliser majoritairement comme fond de plan le cadastre allemand, au moins jusqu'en 1929 (d'après les plans signés par Hagenmeyer) : on se contente de barrer les noms de rue et de les réécrire en français.

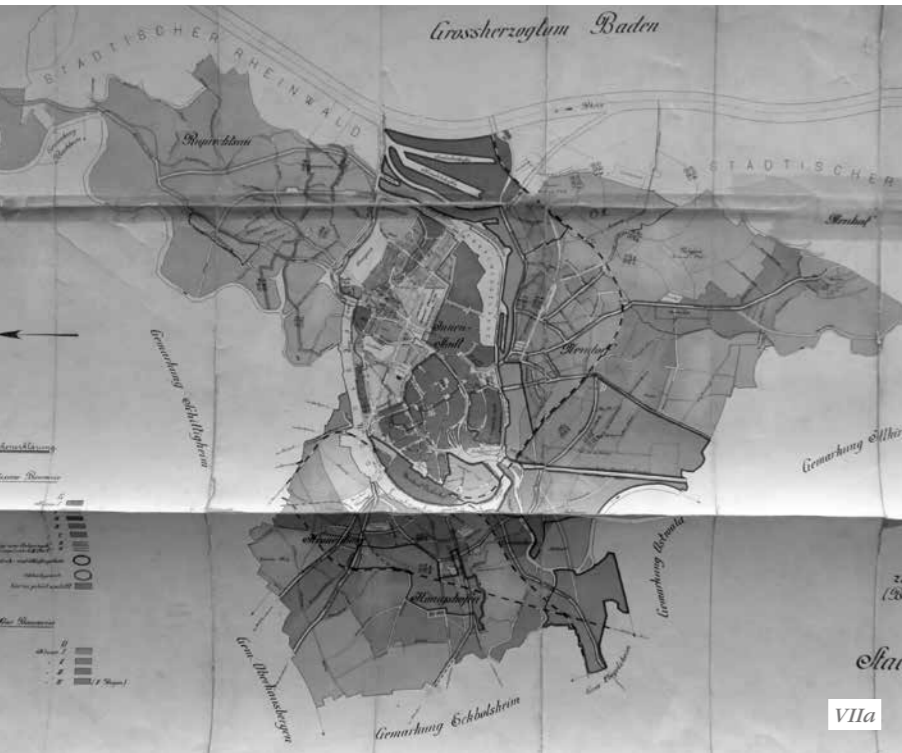
60_ Par exemple AVCUS : 990 W 89 59 et 60.

61_ 26 documents en allemand et 57 bilingues.

On peut relever à travers ces dossiers une certaine persistance de l'allemand à Strasbourg dans la vie quotidienne. Si la majorité des plans sont en français (673)⁶¹, les dossiers contiennent des textes aussi bien en français qu'en allemand, voire sont rédigés dans un mélange des deux. Le maire peut commencer une lettre en français, la continuer en allemand et la finir de nouveau en français ; certaines lettres d'Hagenmeyer sont en allemand, bien que ses cartes soient en français, et les particuliers écrivent tantôt en allemand tantôt en français. Les affichages publics et les comptes-rendus de réunion sont systématiquement bilingues. Seul le courrier adressé au préfet est invariablement en français. Si l'administration est française, la langue de Strasbourg reste l'allemand.

VIa. Plan d'aménagement de la cité-jardin de la Meinau par le Hochbauamt en 1913 (AVCUS : 990 W 67)
VIb. Petit plan d'alignement par le Vermessungsamt en 1919 (AVCUS 990W33)

V. Projet d'extension de la ville en 1878 (AVCUS : 1160 W 85)



du Maréchal de Lattre de Tassigny (deuxième et troisième parties). Enfin, le projet d'extension du port du Rhin (entre 1920 et 1930), bien que jamais réalisé dans son intégralité, engendre un grand nombre de cartes et plans⁶⁹, ainsi que la mise en place d'une circonscription autonome, sous la direction de services indépendants⁷⁰.

Les plans du grand projet Laforgue⁷¹ au Service d'extension, à l'échelle de la ville, sont tracés sur ceux de l'arpentage. Les plans de la ville réalisés au 1/4000 par le cadastre servent, eux, de fond de plan aux restitutions des agrandissements successifs de la ville depuis l'époque romaine : la ville ne se contente pas seulement de prévoir son extension, mais replace celle-ci également au sein d'une dynamique de longue durée⁷².

Cependant, certains services créent leurs propres fonds de plan. Sans revenir sur le « style » particulier du Service d'architecture, qui conserve celui de la période précédente, on constate que les relevés réalisés par le Service de dérasement des remparts⁷³ de l'enceinte de 1870 avant démolition ne ressemblent à aucun autre type de plan déjà évoqué. De même le grand projet d'aménagement du sud de la ville par Paul Dopff, en 1926⁷⁴, est une création en tant que telle (ill. X). On note enfin la présence de rares cartes militaires (d'état-major), datées entre 1933 et 1940⁷⁵. Cela met en lumière la carence de cartes militaires de Strasbourg au sein des fonds des AVCUS : les fortifications notamment ne sont représentées qu'à partir du moment où elles passent dans le domaine communal.

RUPTURES ET CONTINUITÉS DANS LA PRODUCTION CARTOGRAPHIQUE

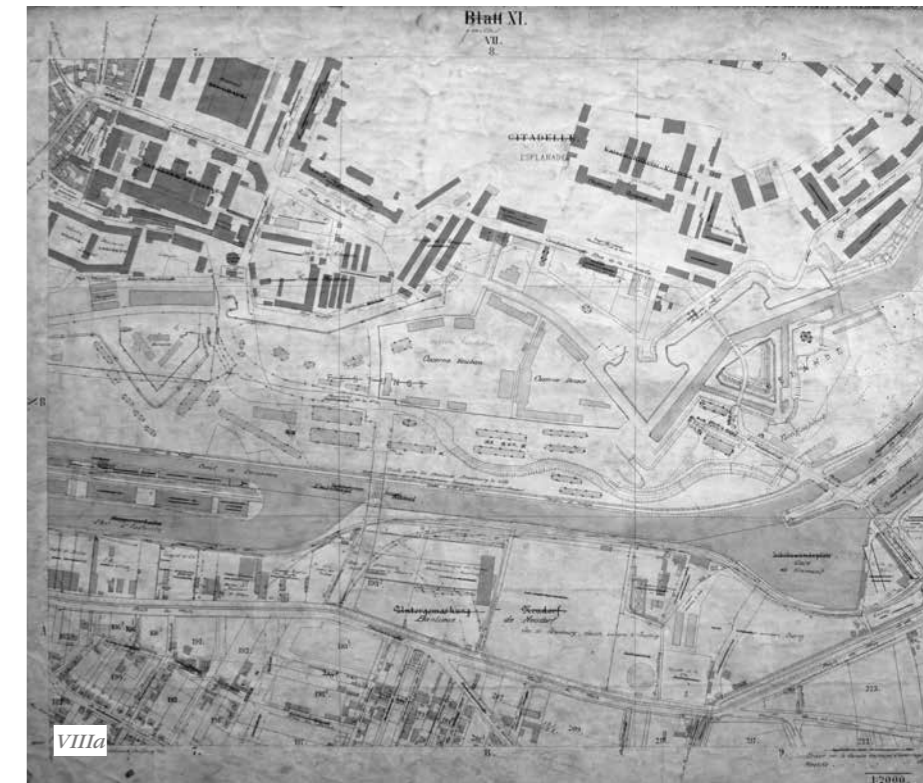
Le fonds des AVCUS, constitué de plans municipaux, suggère la manière dont la ville gère son espace et l'aménage. On dénombre, entre 1765 et 1940, 851 documents qui peuvent être qualifiés de « plans d'alignement » et 628 de « plans d'aménagement ». Leur production est marquée à la fois par les ruptures dues aux évolutions politiques et par une grande continuité. En effet, si les passages successifs de Strasbourg de la

France à l'Allemagne (et vice versa) semblent avoir un impact quasi immédiat sur la langue des cartes et sur les chefs de service qui signent ces documents, comme après la première guerre mondiale, un examen plus attentif montre que les fondements de la production restent extrêmement stables. Le style graphique des cartes et le type de documents réalisés restent inchangés et certains documents sont même réutilisés d'une période à l'autre. De plus, en 1870, l'architecte en chef de la ville reste en place et, en 1920, ce sont d'anciens agents déjà présents avant 1914 qui reprennent la tête des services. Par ailleurs, si la langue utilisée pour s'adresser à l'administration générale, et donc celle des cartes présentées à cette administration, est toujours celle du régime au pouvoir, on se rend compte que la langue utilisée dans les services et, plus généralement, avec les administrés est généralement l'allemand.

Ainsi, la rupture dans la production cartographique ne serait-elle pas liée aux changements politiques, qui touchent finalement assez peu le quotidien des services municipaux, mais à la réorganisation de ces derniers suscitée par la gestion de l'expansion de la ville. Un état « figé » ne nécessite que peu de cartes. Au contraire, une croissance exponentielle induit la mise en place de services diversifiés afin de programmer et de gérer les divers aspects de l'extension (projets, alignements... mais aussi égouts, tramway, éclairages, réseaux électriques et d'eau...). Elle conduit à la multiplication et à la diversification des documents. La question est donc de savoir si la restructuration des services municipaux a été une décision de la ville ou si elle lui a été imposée de l'extérieur. On



pourra, pour y répondre, comparer cette évolution et les modèles graphiques employés à ceux d'autres villes allemandes et françaises, ce qui permettra de comprendre dans quelle mesure ils proviennent d'influences extérieures ou ont été déterminés par la dynamique d'expansion urbaine propre à Strasbourg. ♦



VIIIa. Planche de la série 1:2000 du Vermessungsamt concernant la citadelle, mis à jour en 1921 (AVCUS: 1160 W 89)
VIIIb. Extrait du cadastre dit allemand, section 25 (AVCUS: 302 MW 47)

IX. Plan d'aménagement de Neudorf sur un fond de plan cadastral (AVCUS: 1160 W 174)

62_ Ainsi, des plans d'aménagement de Cronembourg, de Koenigshoffen, du Neudorf, de la Meinau et de la Robertsau sont dessinés sur des plans du cadastre (AVCUS: 1160 W 109, 110, 111, 124, 125, 128, 174, 175 et 177).

63_ AVCUS: 1160 W 89.

64_ Avec mise à jour en 1930-1931.

65_ Avec mise à jour en 1930-1932.

66_ Avec mise à jour en 1933-1934 et en 1940.

67_ AVCUS: 876 W 82/2.

68_ AVCUS: 990 W 70.

69_ AVCUS: 785 W 23.

70_ Bureau de construction des ports et Direction des ports de Strasbourg et de Kehl.

71_ AVCUS: 1154 W 8 en 1930.

72_ AVCUS: 8 PL 62, 1160 W 11

73_ AVCUS: 1160 W 21 et 22.

74_ AVCUS: 1154 W 3.

75_ Réalisées d'après les travaux exécutés sur le terrain en 1880 et révisées de 1925 à 1932 (AVCUS: 1160 W 187 à 189).

Dans la continuité de l'époque précédente, les services continuent à produire des plans d'aménagement concernant les quartiers dont les transformations avaient déjà été engagées, mais aussi de nouveaux espaces comme les places de Kehl et de l'Étoile ou de nouvelles cités-jardins. Le Service de l'arpentage établit par ailleurs en 1925 des plans indiquant les zones dégrévées de l'espace *non aedificandi* de la Robertsau et de Koenigshoffen, permettant ainsi l'aménagement de quartiers neufs. Enfin, entre 1920 et 1930 sont élaborés les plans de fixation pour les quartiers jusque-là délaissés par ce type de document. Ces plans sont toujours effectués de façon manuscrite sur des fonds de plan imprimés de type cadastre ou arpentage⁶² (ill. IX). L'arpentage, après avoir mis à jour en 1921, de façon manuscrite, la série de planches au 1/2000 de 1910⁶³, sort ses propres séries : une série 1/2000 en 1924⁶⁴, une série 1/4000 en 1923-1924⁶⁵ et une série 1/10000 en 1923⁶⁶. De même, une version française du cadastre est réalisée entre 1925 et 1940 au 1/1000. Ces séries vont servir de fond de plan pour d'autres documents que les petits plans d'alignement, les plans d'aménagement ou de fixation. On constate en effet que des parcelles appartenant respectivement à la ville et à l'hôpital y ont été régulièrement coloriées en jaune ou en violet⁶⁷. Sachant qu'il s'agit des deux plus grands propriétaires fonciers de la commune, on peut y voir une volonté d'anticiper les aménagements.

De grands projets sont en cours. Georges Laforgue réalise une série de plans d'aménagement de la place de l'Étoile⁶⁸ et d'autres quartiers. Le Service d'architecture, quant à lui, continue à gérer le dossier de la Grande Percée, s'occupant de son achèvement jusqu'à la place

VIIa. Annexe I au règlement de voirie du 8 avril 1910 (zones et classes de construction) de la ville de Strasbourg (AVCUS 1160W88)

VIIb. Extrait du plan de fixation des rues de la Robertsau en 1915 (AVCUS 876W90/2)



Das Konvolut der zwischen 1756 und 1940 entstanden Architektur- und Stadtpläne in den Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg (AVCUS)

Die Bestände der Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg (AVCUS) ermöglichen es uns, eine Entwicklungsdynamik in der Produktion architektonischer und städtebaulicher Plandokumente der Stadt Straßburg zwischen 1800 und 1940 abzubilden. In der Mehrzahl wurde dieses Planmaterial von städtischen Mitarbeitern erstellt. Es offenbart eine zunehmende Komplexität und Vervielfachung der Planungsproduktion in dieser Zeit, verbunden mit einer immer komplexer werdenden Organisation der Stadtplanung sowie dem sich exponentiell entwickelnden Wachstum der Stadt Ende des 19. und in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Es wird erkennbar, dass das Planwerk offenbar weniger durch die politischen Wirrnisse (zwischen Frankreich und Deutschland und wieder zurück) berührt war, als durch Neuordnungen, die seitens der Stadtverwaltung selbst ab 1886 durchgeführt wurde. Allein der Wechsel eines Stadtbaumeisters in eine Stadtplanungs- und Baubehörde, die sich ihrerseits in verschiedene Unterabteilungen aufgliederte (Hochbau, Vermessung, Tiefbau, Schleifen der Befestigungsanlagen, Stadtentwicklung...) verursachte eine Neufestlegung der graphischen Standards und veränderte das Erscheinungsbild der dort entstandenen Dokumente.

X. Projet d'aménagement du sud de la ville par Dopff en 1926 (AVCUS: 1154 W 3)



SERVITUDES MILITAIRES ET DÉVELOPPEMENT URBAIN: QUELLES CONTINUITÉS ENTRE LES RÉGIMES FRANÇAIS ET ALLEMAND?

Hélène Antoni



L'église Saint-Arbogast à la Montagne-Verte n'est pas un bâtiment conventionnel! C'est en effet une église à pans de bois, située dans un proche faubourg de Strasbourg (ill. 1). Le plus étonnant est que sa construction ne remonte pas au Moyen Âge, mais au début du xx^e siècle, à l'époque de l'émergence et de l'utilisation du béton armé à tout va. Elle a été édifiée à quelques pas de la ligne de tramway reliant alors Strasbourg à Lingolsheim¹. L'église Saint-Arbogast peut apparaître comme un symbole et un témoin d'un temps où une partie du territoire de Strasbourg était encore fortement conditionnée par les servitudes militaires...

En effet, les projets d'extension et de développement urbain étaient négociés avec le pouvoir militaire, responsable du système de fortification. On assiste fréquemment à des conflits d'intérêt entre l'autorité militaire qui exige le maintien de zones libres, dites *non aedificandi*, elles-mêmes entourées de « rayons » de servitudes, pour garantir l'efficacité des ouvrages militaires, et les municipalités qui veulent s'étendre et construire au plus près du cœur urbain. L'ensemble urbain du quartier des Mérovingiens, qui se développe entre 1910 et 1930 à l'arrière de la route de Schirmeck, en constitue un exemple.

À partir de la seconde moitié du xix^e siècle, surtout après l'annexion allemande de l'Alsace-Lorraine, Strasbourg est à l'étroit dans ses fortifications alors que son statut de capitale du *Reichsland* lui donne une nouvelle importance culturelle, militaire et surtout économique. Les faubourgs se développent à partir de 1830-1840 avec la mise en place des nouvelles infrastructures, fluviales (dont le canal du Rhône au Rhin) et ferrées. C'est essentiellement là que s'installent les entreprises (brasseries, tanneries, entreprises de construction, etc.), que sont construites les habitations pour les ouvriers, et que le tracé des voies de communication se développe. Toutefois, la position géographique de la ville à la frontière en fait un poste stratégique aux yeux des autorités militaires. Comment est gérée l'extension de l'emprise foncière de la ville compte tenu des contraintes imposées par les autorités militaires?

LE QUARTIER SAINT-ARBOGAST

L'église est édifée par la Ville, en régie directe, entre 1910 et 1911 comme *Notkirche*, c'est-à-dire comme église de secours et vraisemblablement sans concours d'architecture. Ce n'est qu'à ce titre, d'ailleurs, que les autorités militaires ont accordé le permis de construire. D'après la loi allemande du 21 décembre 1871², les façades des édifices ne peuvent dépasser³ 13 m, et les tours et autres clochers sont formellement proscrits. Située dans la zone soumise aux contraintes militaires, l'église est construite en bois, comme tous les autres bâtiments qui doivent pouvoir être démolis rapidement. Pourtant, en regardant les plans d'urbanisation de ces années, la Ville ne semblait pas l'entendre de cette oreille... Ceux dressés pour l'Elsau intègrent, en effet, l'église nouvellement construite et ses rues avoisinantes dans un plan d'ensemble bien plus large que le réaménagement de l'ancienne voie ferrée, s'étendant jusqu'aux limites communales avec Lingolsheim et Ostwald⁴ (ill. II et IV).

1. La ligne de tram reliant le quai de l'Abattoir au Roethig est construite en 1900, puis prolongée en 1902 jusqu'à Lingolsheim.

2. « Gesetz, betreffend die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen ». *Deutsches Reichsgesetzblatt*, vol. 1871, n° 51, p. 459-471.

3. *Ibid.*, § 5, B, p. 46.

4. AVCUS: 843 W 579, plans d'urbanisation de l'Elsau et de la Montagne Verte (1913-1929).

I. L'église Saint-Arbogast et le lotissement dit des Mérovingiens des années 1930 (photo Hélène Antoni 2013)

5_ AVCUS : 990 W 85, Festsetzung des Bebauungsplanes bei der katholischen Notkirche in Grünberg.

6_ À la découverte des quartiers de Strasbourg : Montagne-Verte, Elsau, Strasbourg, Communauté urbaine de Strasbourg, 2013.

7_ Jacques Rosen, « L'importation des chalets préfabriqués en Alsace après 1945 », in : Jean-Louis Cohen, Hartmut Frank (dir.), *Les relations franco-allemandes 1940-1950 et leur effets sur l'architecture et la forme urbaine*, Projet de recherche commun Hochschule für Bildende Künste Hamburg, Fachbereich Architektur et École d'architecture Paris-Villemin, vol. 1, 1986-1989, p. 47-56.

8_ Aujourd'hui encore, le Plan d'occupation des sols (POS) classe les terrains de l'ancienne zone *non aedificandi* en zone naturelle protégée.

9_ Loi des 8-10 juillet 1791, concernant la conservation et le classement des places de guerre et postes militaires, la police des fortifications et autres objets y relatifs.

10_ Loi des 17-25 juillet 1819 relative aux servitudes imposées à la propriété pour la défense de l'État (VII, Bull. CCXCVI, n° 7024).

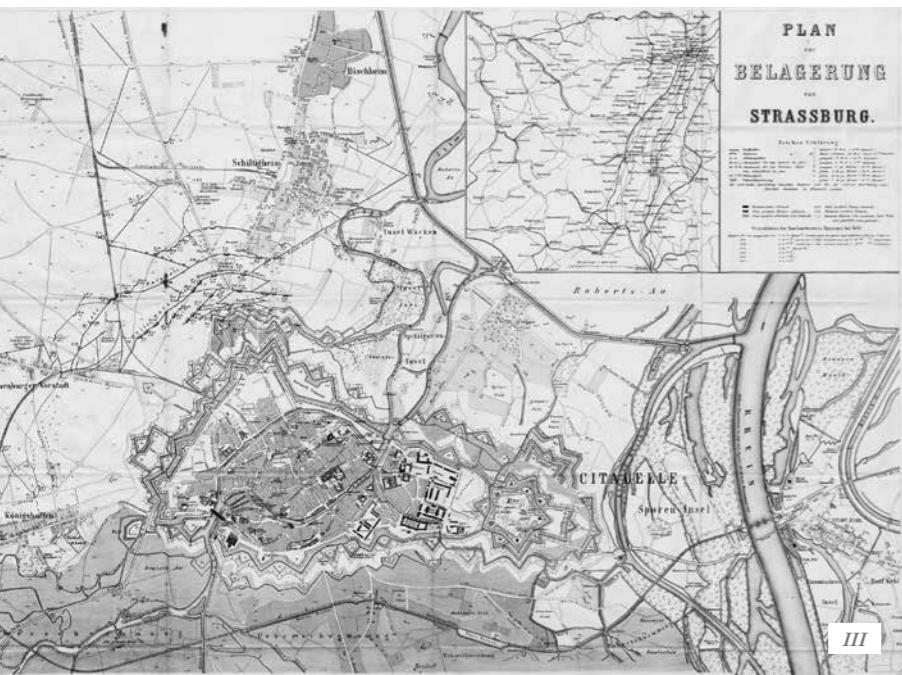
11_ Bulletin des lois 11° S., B.91, n° 780 - Rapport et décret Impérial sur le classement des Places de guerre et des Postes militaires, et sur les servitudes imposées à la Propriété autour des Fortifications du 10 août 1853, p. 433-469.

12_ Loi qui met notamment en place les départements, les cantons et les communes, ainsi que le classement des villes fortifiées en place de guerre et poste militaire.

13_ « Allerhöchste Kabinetensorder vom 30sten September 1828, über das Verfahren bei baulichen Anlagen oder sonstigen Veränderungen der Erdoberfläche innerhalb der nächsten Umgebung der Festungen », *Gesetz-Sammlung für die königlichen Preussischen Staaten*, 1828, p. 119-130.



Un premier noyau d'urbanisation a vu le jour au tournant du xx^e siècle le long de la route de Schirmeck, à la suite de la création de la porte du même nom assurant l'accès à la Montagne-Verte, et de la porte Blanche qui dessert Koenigshoffen, après les travaux de réaménagement de la fortification autour de 1880. Les maisons implantées au-delà de la première zone de « rayon » (ou zone *non aedificandi*) sont à rez-de-chaussée, disposant parfois d'un étage et bâties en pans de bois, en rang serré. L'église située en retrait de cet axe passant est le centre d'un nouveau quartier. Le dessin des rues avoisinantes s'organise autour d'elle. Il ressort des archives qu'une réflexion⁵ notamment sur les possibles points de vue et de mise en valeur est engagée. En 1917, un foyer paroissial, également en pans de bois est monté. Il s'agit d'un ancien hangar militaire hérité d'une première campagne de démilitarisation de la citadelle (pendant la première guerre mondiale). Malgré les nombreuses réflexions au sujet de l'aménagement du futur quartier, la proximité de la zone *non aedificandi* fait que les constructions ne seront pas réalisées avant les années 1930, soit après le déclassement des fortifications en 1922 et le retour de l'Alsace-Lorraine dans le giron français. Chose surprenante, après la première guerre mondiale, les



autorités municipales françaises appliquent le plan d'aménagement allemand sans aucune modification... jusqu'à la limite de la zone *non aedificandi*. Après la seconde guerre mondiale, l'urbanisation des îlots est achevée et se poursuit dans l'ancienne zone *non aedificandi*⁶. Pour pallier la crise du logement, des baraques et des chalets en bois provisoires sont construits sur des terrains municipaux libres. Leur construction est aisée et rapide. Les matériaux de construction, et parfois même des chalets préfabriqués entiers, sont importés d'Allemagne au titre des dommages de guerre⁷. Ils sont bâtis selon des modèles standardisés comme « Baden-Baden », « Lindau » ou « Sophie ». Depuis, aucune construction n'a été implantée⁸.

Cet exemple particulier se retrouve de façon similaire dans quasiment toute la périphérie strasbourgeoise, au nord de Neudorf, à Cronembourg au-delà de la place de Bordeaux. Et pour comprendre cette continuité dans la planification urbaine, il est nécessaire de jeter un coup d'œil sur le va-et-vient des réglementations françaises, puis allemandes, puis françaises... et de constater peut-être une certaine similitude.

DES FORTIFICATIONS À LA DOUBLE ENCEINTE

Le développement des places fortes en France est fortement encouragé par les autorités publiques à partir du xviii^e et tout au long du xix^e siècle et s'appuie en particulier sur les lois du 10 juillet 1791⁹ et des 17-25 juillet 1819¹⁰ et sur le décret du 10 août 1853¹¹ relatif au « classement des Places de guerre et des Postes militaires, et sur les Servitudes imposées à la Propriété autour des Fortifications ». La première de ces lois s'inscrit dans le cadre de la réforme administrative de 1789-1791 à la suite de la Révolution française¹². Elle permet de légiférer de façon uniforme et à l'échelle du territoire la défense militaire du pays. En Allemagne également, l'aspect défensif des villes est pris en compte par une loi du 30 septembre 1828¹³ qui sera confirmée lors de la création de l'Empire allemand avec la loi du 21 décembre 1871¹⁴. De part et d'autre du Rhin, l'engagement des militaires pour les questions de défense du territoire s'intensifie. Or les municipalités ne perçoivent pas d'un œil favorable ces nouvelles contraintes qui leur sont imposées, bien au contraire. Les fortifications strasbourgeoises ont peu évolué depuis 1444, date de la quatrième extension de la ville¹⁵, et forment un étau qui entrave autant le développement de la ville que ses liaisons avec ses faubourgs et, à plus large échelle, avec d'autres agglomérations. Nous sommes, en ce milieu du xix^e siècle en pleine révolution industrielle et au moment où se développent les réseaux ferroviaires, maritimes et routiers. La première guerre mondiale prouvera définitivement l'inutilité des fortifications et des places fortes en temps de guerre.



10 août 1853 en France. La loi correspondante allemande régleme de la même façon les villes fortifiées du territoire de l'Empire allemand. Entre l'arrêté français de 1853 et le déclassement des fortifications en 1922, on peut constater une certaine homogénéité dans la réglementation des zones de servitudes au cours de cette période qui est pourtant riche en évolutions en matière de défense militaire. De façon surprenante, les contraintes militaires françaises et allemandes en termes de distances, de rayons, de superficies de zone *non aedificandi*, de servitudes et de constructions, se révèlent très proches.

SERVITUDES MILITAIRES : RAYONS ET POLYGONES

La fortification proprement dite est accompagnée de servitudes militaires qui imposent des contraintes lourdes aux constructions et à la topographie du terrain. Elles ont pour but de dégager les abords de l'enceinte afin de faciliter la visibilité du champ de tir et de permettre les mouvements de troupes en cas de guerre (*ill. VII et VIII*). Haute de près de 12 m et large de 40 m à la base de la levée de terre, la fortification de Strasbourg construite à partir de 1875 est accompagnée d'un fossé avec écluses de 25 m de large et de trois « rayons » de servitudes. Mais, avant de les décrire, une petite enquête étymologique s'impose.

Le *Dictionnaire d'architecture civile, militaire et navale, antique, ancienne et moderne et de tous les arts et métiers qui en dépendent*¹⁸, publié en 1770, en donne la définition suivante :

♦ RAYON extérieur : est, dans la fortification, une ligne tirée du centre d'une place régulière, à l'angle flanqué d'un de ses bastions, qui par conséquent est le rayon du polygone dans lequel elle est inscrite.

♦ RAYON intérieur : est une ligne tirée du centre d'une place régulière, au centre d'un de ses bastions.

Entre la fin du xviii^e et le début du xix^e siècle, ce terme est adopté dans l'aire germanique et en particulier dans la législation prussienne – d'ailleurs parsemée de termes français tels que *Fortifikation*, *Allignement*, *Reglement*, *Glacis* et autres *Terrains*. En France, à partir de la Révolution française, on ne parle plus de « rayons » mais de « servitudes »¹⁹. Celles-ci entourent les places de guerre et les postes militaires recensés en annexe au décret du 10 août 1853. Ce transfert linguistique est-il accompagné d'un transfert de technique militaire ? Quoi qu'il en soit, ce terme qui, en français, désignait une ligne, a pris, en allemand, le sens d'une surface générée par une ligne. Il est réapparu à Strasbourg, en 1870, lors du rattachement de l'Alsace-Lorraine à l'Empire allemand.

14_ « Gesetz betreffend die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen », *Deutsches Reichsgesetzblatt*, vol. 1871, n° 51, p. 459-471.

15_ Seuls des renforcements dans l'enceinte ont été faits. À la suite du rattachement de Strasbourg au royaume de France en 1681, Vauban est chargé d'améliorer le système défensif et conçoit la citadelle et l'esplanade militaire en direction du Rhin.

16_ Archives départementales de la Moselle 1838-1868 : 1 M 1180, frontières du Nord et de l'Est : mémoire sur la place de Metz, rédigé le 20 octobre 1851 par le capitaine état-major Vial, in Carole Espinosa, *L'Armée et la ville en France, 1815-1870. De la Seconde Restauration à la veille du conflit franco-prussien*, Paris, L'Harmattan, 2008, p. 106.

17_ Dossier d'inventaire réalisé par le général Moltke le 5 mai 1871, « Strassburg ist für den oberen Rhein dasselbe wie Köln für den unteren. Das Elsass kann nie für erobert gelten, solange Strassburg hält. » Werner Lacoste, « Die Reichsfestung Strassburg 1871-1918 », in Peter Skäbbe (dir.), *Strassburg. Die Geschichte seiner Befestigungen*, Saarbrücken, Studienkreis Interfest e.V., 1996, p. 51-80.

18_ Roland Le Virlois, Charles François, *Dictionnaire d'architecture civile, militaire et navale, antique, ancienne et moderne, et de tous les arts et métiers qui en dépendent*, Paris, Libraires associés, 1770, 671 p. (tome 2) Disponible dans la bibliothèque numérique de l'INHA : [bibliotheque-numerique.inha.fr/collection/11696-dictionnaire-d-architecture-civile-militaire-et]

19_ Ni le *Dictionnaire complet de la langue française* de 1874 ni le Larousse universel en 2 volumes paru en 1922 ne donnent au terme « rayon » un sens militaire.

II. Extrait du plan d'arpentage dressé en 1923 et actualisé en 1937, le lotissement autour de l'église Saint-Arbogast (AVCUS : 876 W 58)

III. Carte du siège de Strasbourg en 1870 et de l'inondation provoquée (BNU : M00 1237)

IV. Plan d'aménagement autour de l'église Saint-Arbogast (AVCUS : 990 W 58)

20_ Art. 17 « Gesetz betreffend die Beschränkungen des Grundeigentums in der Umgebung von Festungen », *Deutsches Reichsgesetzblatt*, 21. Dezember 1871, Vol. 1871, n° 51, p. 463.

21_ Les plans de permis de construire sont contrôlés par la *Reichs-Rayonkommission*. D'abord présentés en deux exemplaires à la police du bâtiment (*Ortspolizeibehörde*), ils sont, s'il n'y a rien à redire, présentés à la commission des rayons militaire (*Reichs-Rayonkommission*) qui donne son accord.

22_ Art. 15 B, loi du 21 décembre 1871, *op.cit.*

23_ Art. 13, loi du 21 décembre 1871, *op.cit.*

24_ Titre II, Section IV « Bornage des zones de servitudes et des polygones exceptionnels », loi française du 10 août 1853, p. 441-443, *op.cit.*

25_ Les portes de Strasbourg avant 1870 sont, dans le sens des aiguilles d'une montre : la porte de Saverne desservant Cronembourg et la porte de Pierre desservant les communes du nord de l'agglomération, les portes des Juifs et des Pêcheurs menant vers le nord de la ville, la porte de Kehl pour la citadelle, la porte d'Austerlitz (ou porte Dauphine) seul réel accès vers l'Allemagne, la porte de l'Hôpital menant vers le sud et la porte Nationale desservant les faubourgs de la Montagne-Verte et de Koenigshoffen.

Dans la première zone de servitudes (zone *non aedificandi*), aucune construction²⁰ ne peut être érigée, seules les clôtures à claire-voie et les haies sèches sont autorisées. Il va de soi que les arbres et arbustes sont interdits. Les règlements français et allemands autorisent à partir du deuxième « rayon » les constructions légères, c'est-à-dire les habitations et les industries en structure bois. Celles-ci ne peuvent toutefois dépasser 13 m au faitage d'après la loi allemande du 21 décembre 1871, la réglementation française ne précisant rien sur ce point. La construction de bâtiments dans cette zone fait l'objet d'un contrôle des autorités militaires²¹ qui vérifient que les fondations n'émergent pas au-delà de 15 cm du sol, qu'il n'y a pas d'éléments de bâtiment « en dur », c'est-à-dire en pierre ou en terre, que l'épaisseur des murs ne dépasse pas 15 cm, que l'interdiction de construction soit respectée, notamment pour couvrir les caves, soit respectée, etc. En cas d'hostilité, les propriétaires s'engagent à détruire leur bâtiment et à enlever les décombres. Ils ne reçoivent aucun dédommagement des militaires, même si ces démolitions sont effectuées par les autorités. Durant la période allemande, toute construction dans l'une des trois zones de servitudes était soumise au contrôle de l'autorité militaire. Il n'est donc pas rare de voir sur les plans déposés en mairie le tampon « Kaiserliche Fortifikation Strassburg i.E. » apposé à côté de celui de la police du bâtiment. La troisième et dernière zone de servitudes autorise tous types de constructions, cependant l'accord de l'autorité militaire est requis. La hauteur des bâtiments est limitée à 20 m au faitage²². Les travaux au sol, c'est-à-dire levées de terre, chaussées, digues ou excavations, sont formellement interdits dans les trois zones²³ car le système défensif de Strasbourg – comme dans de nombreuses autres villes – s'appuie sur la topographie. Ainsi au nord-ouest de la ville se trouvent des terrasses de loess. Les faubourgs, Meinau et Neudorf en particulier, sont constitués d'anciens marécages et de nombreux canaux qui permettent d'inonder tous les territoires au sud de la ville entre l'III et le Rhin, comme cela a été le cas lors du siège de Strasbourg en 1870 (*ill. III*).

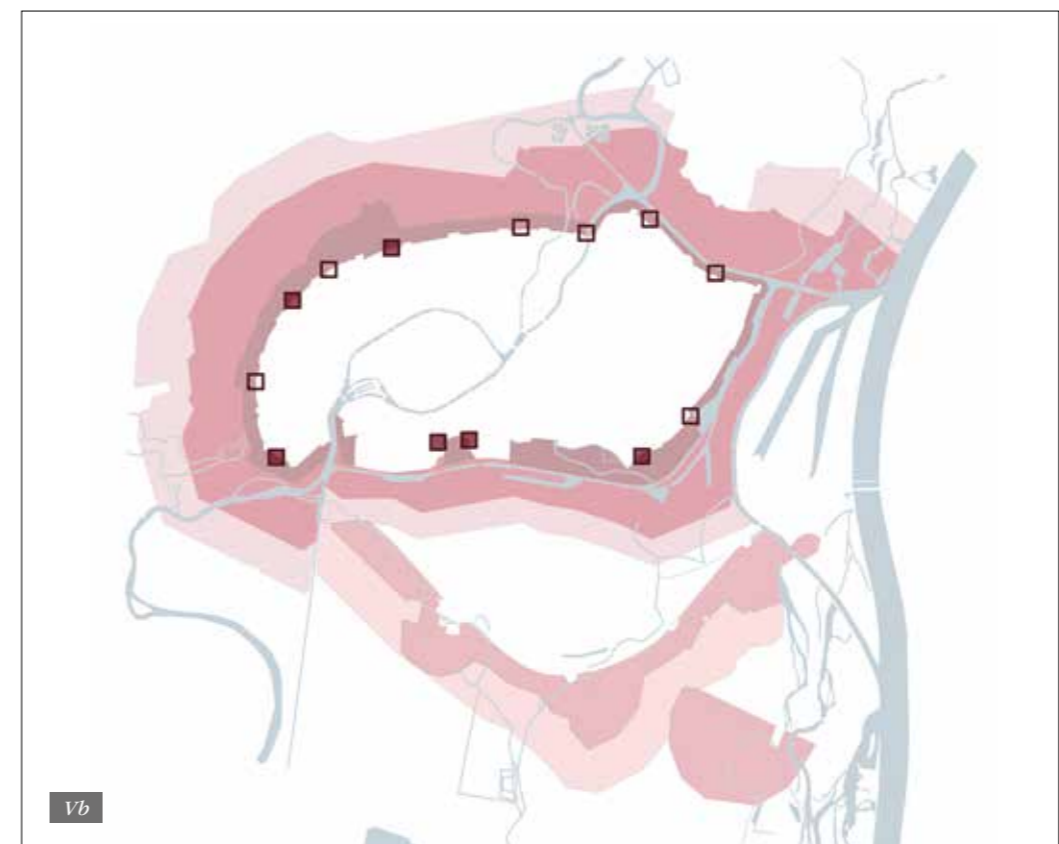
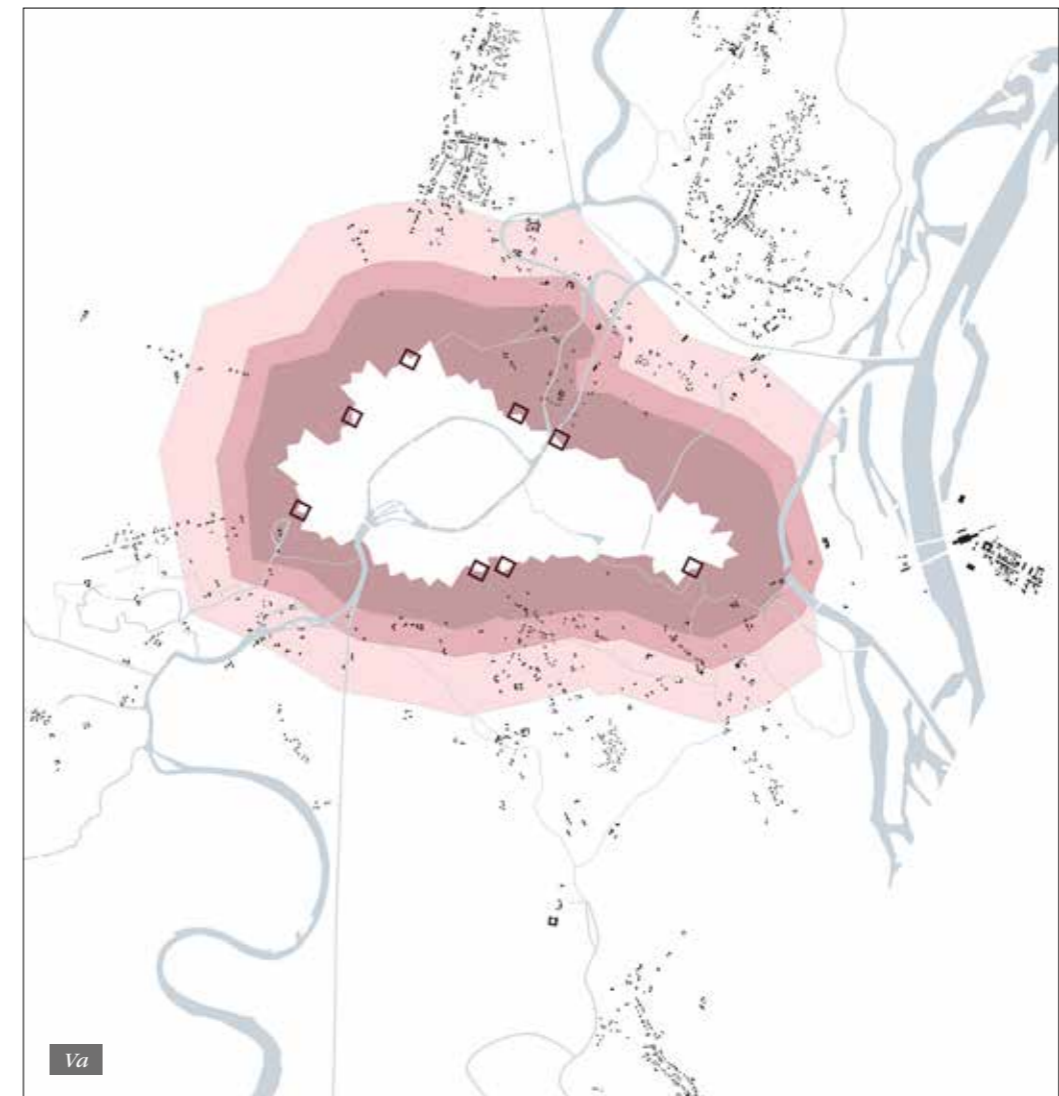
En plus des « rayons » réglementés, et afin d'assurer leur présence en dehors de l'enceinte de la ville, les militaires utilisent des espaces « périurbains », appelés polygones, souvent loués à des fermiers. Les polygones exceptionnels formaient des îlots urbanisés dans le rayon de servitudes où la loi²⁴ avait prévu une réglementation particulière, tant dans la nature des servitudes que dans le calcul des zones dans lesquelles celles-ci s'appliquent. Ces secteurs, avec une autorisation militaire, étaient exempts des dites servitudes (en partie ou complètement). On peut ainsi citer la rue des Foulons à la Montagne-Verte, située au pied du glacis et construite en « dur » entre 1904 et 1907 ou encore le quartier du Tivoli situé en dehors de la porte de Schiltigheim (aujourd'hui place de Bordeaux). Ces

polygones étaient bien entendu très précisément délimités et contrôlés. À partir de 1922, la donne s'inverse et les polygones deviennent des terrains loués aux autorités militaires, servant alors comme champs de manœuvre ou de lieux de promenade publics pour les civils. Le Polygone de Strasbourg situé à l'est de Neudorf avait ces deux fonctions : son entrée dispose d'allées plantées et d'un aménagement comparable à celui du parc du Contades.

DÉVELOPPEMENTS URBAINS CONTRAINTS

Les portes jouent un rôle prédominant dans la structure économique de la ville intra-muros comme dans le développement des faubourgs. Elles constituent des éléments de dialogue entre le centre et les faubourgs, notamment grâce aux lignes de tramway. Fermées la nuit, elles participent à la sécurité et constituent un verrouillage de la ville. Leur gestion est régie en France par le décret de 1791 qui les place sous le commandement militaire. Enjeu militaire, elles sont aussi un enjeu économique puisque c'est là que l'octroi est perçu. Les portes forment de ce fait un goulet d'étranglement qui empêche les hommes et les marchandises de circuler à leur guise. De façon naturelle, les faubourgs se développent le long des axes qui mènent à la ville, comme par exemple le long des routes de Schirmeck et des Romains... Leur tracé même est également soumis au contrôle des autorités militaires. Avant 1870, Strasbourg dispose de huit portes²⁵ (*ill. VI*). Dans ce cadre, l'implantation de la gare intra-muros, dans le quartier du Marais-Vert en 1852, ne s'est pas faite sans réticence de la part du ministère de la Guerre qui l'avait refusée quelques années plus tôt, lors de la création de la ligne de chemin de fer Strasbourg-Bâle. La gare a alors dû être implantée à Koenigshoffen, hors des murs de l'enceinte. Une galerie voûtée de 40 m fut creusée sous les murailles, à proximité de la porte de Saverne afin de recevoir la voie ferrée reliant Strasbourg à Paris. La gare du Marais-Vert, conçue comme un terminus est une gare en cul-de-sac qui sera reconvertie en marché couvert municipal en 1884. La gare actuelle, traversante et permettant le passage des trains en bordure intérieure de la ville, a été construite en 1883 par l'architecte berlinois Johann Eduard Jacobsthal.

La nouvelle fortification de 1880 s'accompagne de contraintes de servitudes qui, tout comme sous la gouvernance française, réglementent la taille, les types et les matériaux de construction, ce qui impose un développement spécifique des faubourgs. Néanmoins, l'armée, tout autant que la ville, a besoin d'infrastructures développées. Il s'agit de loger un grand nombre de personnes dans des conditions d'hygiène optimales, de disposer d'accès rapides et efficaces aux voies ferrées existantes et si besoin est, d'en créer. Aussi, la nouvelle fortification réalisée à la suite de l'extension de la ville en



- Eau
- Première zone de rayon
- Deuxième zone de rayon
- Troisième zone de rayon
- Emplacement des portes de la ville (avant 1870)
- Urbanisation en dehors de la ville intra muros
- Emplacement des nouvelles portes de la ville (après 1870)

Va. Plan des « rayons » de fortification, de l'urbanisation à l'extérieur de l'enceinte, des portes de la ville et du Rhin non encore régularisé (dessin Hélène Antoni à partir du « Plan des environs de Strasbourg », Lithographie de Berger & Levrault 1864, BNU: M 180)

Vb. Plan de l'état des « rayons » de fortifications en 1912 et des portes d'entrées dans la ville (dessin Hélène Antoni à partir du « Plan der Stadt Strassburg, aufgestellt nach den amtlichen Bebauungsplan » 1912, BNU).

26_ Art. 3 de la loi du 21 juillet 1922 relative au déclassement de l'enceinte de la ville de Strasbourg.



1880 dispose-t-elle de treize portes, soit cinq de plus que l'ancienne enceinte (ill. V). Au nord, l'accès à Schiltigheim est assuré par la porte de Pierre et celle nouvellement créée, la porte de Schiltigheim; les portes de l'III, de la Robertsau et du Canal, au nord du parc de l'Orangerie, permettent l'accès à la Robertsau, déplaçant ainsi la porte des Pêcheurs. La porte de la Citadelle (ancienne porte de Kehl) et la place de Kehl, à l'état de projet, apportent une seconde ouverture vers le Rhin; les deux portes au sud, celles des Bouchers et de l'Hôpital sont maintenues. À l'ouest, la porte de Schirmeck est conservée tandis que sont créées les portes Blanche et de Cronembourg. Toutes ces nouvelles portes, ainsi que celles qui sont réaménagées, disposent de passages pour les lignes de tram. Ce point n'est pas sans importance puisque ce nouveau moyen de transport est la condition *sine qua non* du développement des faubourgs. Malgré les fortes contraintes, l'urbanisation extra-muros se fait au plus proche de la ville intra-muros et empiète fortement sur les zones de servitudes. Une porte, dite « de guerre » et essentiellement réservée aux militaires, est située entre la porte Blanche et la porte de Cronembourg. Ainsi, Koenigshoffen, la Montagne-Verte et l'Elsau, qui se partageaient jusqu'en 1878 une même porte – la porte Nationale qui prendra plus tard le nom de porte de Schirmeck – bénéficient, lors de la restructuration des fortifications engagée en 1875 par les autorités allemandes, d'une nouvelle porte, la porte Blanche (*Weissturmtor*). Celle-ci donne accès directement à la Montagne-Verte ce qui permet ainsi un développement accéléré du quartier, et de la commune de Lingolsheim. Il en va de même pour le quartier de Cronembourg, qui, avec l'implantation de la gare de marchan-

disées mise en service en 1916 et l'accès direct à la ville, se développe considérablement.

En 1904, près de 19 hectares de la zone de glacis sont cédés à la ville pour l'extension de l'hôpital civil. À partir de cette date, on peut considérer que l'enceinte de Strasbourg n'est plus complète. Le développement de la ville intra-muros celui de Neudorf et du port rendent la zone de glacis en partie sud obsolète. En 1909, une deuxième partie de la fortification « disparaît » au profit de l'actuel quartier Suisse et la place de la Bourse. La fortification est remplacée en 1900 par la grande boucle ferroviaire construite sur un remblai défensif flanqué de redoutes qui délimite le sud de Neudorf.

À la suite de la loi du 21 juillet 1922, les terrains de la fortification sont attribués à la ville de Strasbourg. Toutefois, les servitudes restent en place, « dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité publique, [...] les terrains constituant la première zone de servitude militaire de l'enceinte, à compter de la limite extérieure de la zone des fortifications, continueront à être grevés de la servitude non aedificandi, et seront aménagés en espaces libres, parcs et jardins²⁶ ». Cependant les contraintes de construction sont abolies. La ville s'engage à aménager les zones disponibles avec des services publics et des logements sociaux. Les abords de la place de Bordeaux constituent l'un des exemples les plus emblématiques de cette application. Les fortifications ne sont dérasées que bien plus tard : jusqu'aux années 1950, d'importants morceaux des fortifications restent intacts. Ils seront démolis au fur et à mesure des besoins de la municipalité pour construire des logements sociaux et des équipements publics.

VI. Vue extérieure de la porte Nationale avant 1870 (AVCUS 1FI252)

CONTINUITÉS ET RUPTURES

Les réglementations française et allemande concernant les zones de servitudes militaires ont été successivement mises en œuvre à Strasbourg. La réflexion des responsables militaires des deux pays autour des systèmes de fortification semble très voisine et les textes sur les servitudes militaires qui ont pour but principal de dégager des champs de tirs, également. On relève ainsi le découpage en trois zones de dimensions similaires, la même interdiction d'ériger des bâtiments en dur ou d'autres obstacles dans la zone la plus proche de la fortification, ou encore une gestion des dérogations par les autorités militaires équivalentes.

Malgré ces fortes contraintes en matière de construction, le débat entre les autorités municipales et militaires permet néanmoins une exploitation de ces terrains idéalement situés en y implantant des cimetières, des fermes agricoles ou des habitations. Les constructions situées dans les zones frappées de servitudes, souvent synonymes de constructions légères, ne sont pas uniquement destinées à des populations défavorisées. Il est vrai qu'on trouve dans les faubourgs de nombreux immeubles de rapport destinés aux ouvriers, à ossature bois, notamment à Cronembourg, mais une population bourgeoise fait également le choix de s'y installer (par exemple à Neudorf, le long de la route du Rhin). En dépit des réglementations tatillonnes, l'habitat dans les « rayons » n'offre-t-il pas un nouvel art de vivre bénéficiant des commodités de la ville tout en étant déjà « à la campagne » ? ♦



Militärische Baubeschränkungen und Stadtentwicklung: Gibt es eine Kontinuität zwischen französischen und deutschen Vorschriften? Das Beispiel des Quartiers St.- Arbogast in Straßburg

Die Erweiterungs- und Stadtentwicklungsprojekte in Straßburg, einschließlich der als «deutsche Neustadt» bezeichneten Bereiche sowie der Befestigungen, wurden bisher mehr oder weniger umfangreich untersucht. Vor allem die Zonen außerhalb der militärischen Befestigungsanlagen mit ihren spezifizierten Bauverbots sind wissenschaftlich kaum aufgearbeitet.

Die Stadterweiterungsprojekte außerhalb der Mauern wurden mit der Militärverwaltung, die verantwortlich für das System der Stadtbefestigung war, abgestimmt. Hierbei ergaben sich oft Interessenskonflikte zwischen der Militärbehörde, die ein unbebautes Vorfeld, genannt non-aedificandi, einforderte, das wiederum von den Rayons begrenzt wurde, und den Gemeinden, die sich so weit wie möglich zum städtischen Zentrum hin ausdehnen wollten.

Das Quartier St. Arbogast, im Vorort Montagne-Verte, ist heute in zwei Bereiche geteilt: ein Teil, der gemäß den militärischen Bauauflagen um die 1910 errichtete Holzkirche entstanden ist und einen Siedlungsteil, der nach 1930 errichtet wurde, nachdem die Festungsanlagen ihre Bedeutung verloren hatten. An diesem konkreten Beispiel soll der Aufsatz Einblick geben in die deutschen Rayonbestimmungen auf der einen Seite und in die französischen militärischen Auflagen andererseits. Denn um Konstanten der Stadtplanung zu verstehen, ist es hilfreich einen Blick auf das Kommen und Gehen von französischen, deutschen und dann wieder französischen Baubeschränkungen zu werfen, ... und möglicherweise eine gewisse Ähnlichkeit und Kontinuität festzustellen.

VII. Photographie des fortifications, au premier plan la porte de Cronembourg (AVCUS: 1 FI 252, s.d.)

VIII. Photographie prise de Koenigshoffen en direction de la ville intra-muros avec la zone non aedificandi avant 1870 (AVCUS: 1 FI 252)



AS VILLENVIERTEL AM CONTADES IN STRASSBURG

ENTWICKLUNGSLINIEN EINER STADTMORPHOLOGIE IM SPANNUNGSFELD DEUTSCH-FRANZÖSISCHEN KULTURTRANSFERS

Tobias Möllmer



I



II

Kein Gebiet der Straßburger Neustadt weist eine vergleichbar disparate Bebauungsstruktur auf wie jene Straßen, die den Contades-Park nördlich der Place de la République umgeben. Wie in keinem anderen Gefüge der ab 1880 bebauten Stadterweiterung kontrastierten hier noch Jahrzehnte nach Beginn der Erschließung bescheidene Gartenhäuser und Gastwirtschaften der Vorgängerbebauung mit eleganten Villen und Stadthäusern sowie einem vielseitigen Spektrum an Mietshäusern von einfachen Massenunterkünften bis hin zu exklusiven Anwesen mit großen luxuriösen Etagenwohnungen (Abb. V). Dieser gegensätzliche Charakter lässt sich bis heute nachvollziehen, obgleich das Ensemble seit den 1960er Jahren durch Abrisse insbesondere bei den Villen empfindlich reduziert und durch den Bau vielgeschossiger Appartementhäuser in geschlossener Bauweise gewissermaßen vereinheitlicht, aber auch seines immer noch vorstädtischen Weichbildes beraubt wurde.

Trotz der zum Teil herben Verluste, die eine Rekonstruktion des ursprünglichen Zustandes durch Stadtpläne, Bauakten und historische Ansichten erforderlich machen, erweist sich das Villenviertel rund um den Contades als idealer Gegenstand einer Fallstudie des deutsch-französischen Kulturtransfers in der Wohnhausarchitektur der Straßburger Neustadt aus städtebaulicher, typologischer und stilistischer Perspektive: Es zeichnet sich durch eine von zahlreichen Brüchen gekennzeichnete urbane Entwicklung aus, bei der das lange Festhalten am französischen Baurecht ebenso deutlich ablesbar ist wie die kontinuierlich zunehmende Einflussnahme städtebaulicher und baupolizeilicher Prinzipien aus Deutschland. Außerdem finden sich hier auf engstem Raum sämtliche typologische Phänomene der privaten Straßburger Wohnbautätigkeit mit deutschen, französischen und spezifisch örtlichen Grundrissbildungen, und schließlich wechseln in Nachbarschaft zur ältesten Parkanlage der Stadt verschiedenste aus den benachbarten Ländern importierte Stilformen, deren Synthese einen charakteristischen „Straßburger Historismus“ geprägt hat.

Angesichts der Stadterweiterung von einem *Quartier Allemand* oder *Architecture wilhelminienne* zu sprechen, ist daher ebenso vereinfachend, wie in ihr eines der wichtigsten Zeugnisse des deutschen Historismus oder deutscher Stadtplanung vom Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts zu sehen¹. Die Neustadt war jedoch niemals eine rein deutsche oder gar wilhelminische Schöpfung. Ihren einzigartigen Charakter verdankt sie vielmehr dem Neben-, vor allem aber dem Miteinander deutscher und französischer Architekturphänomene, das eine architektonische Synthese beider Nationen entstehen ließ.

INGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMS

Das nach umfangreichen Vorarbeiten² für die Fallstudie ausgewählte Contades-Viertel befindet sich etwa in der geographischen Mitte der Neustadt und bildet gleichzeitig den Kern des bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs bebauten, nordöstlich der Altstadt gelegenen Hauptgebiets der Neustadt (Abb. III, IV, VII). Mittel- und Bezugspunkt ist die historische Parkanlage, die an ihrer Ostseite – nur teilweise von einem schmalen Baublock abgetrennt – von der heutigen Avenue de la Paix gestreift wird, die zunächst als Deutsche, seit Beginn der 1890er Jahre als Kaiser-Friedrich-Straße bezeichnet wurde. Diese auf den Münsterturm ausgerichtete Magistrale bildet die zentrale Querachse im straff gespannten System der breiten Tangentialstraßen, welche das gesamte Stadterweiterungsgebiet umspannen, und verläuft vom einstigen Kaiserplatz, der Place de la République, zu dem großen Platz, der sich vor dem mittlerweile abgetragenen Schiltigheimer Tor eröffnete (Schiltigheimer Platz, heute Place de Bordeaux).

Bei der Einschränkung des Untersuchungsgebiets bildeten die Randbebauung der Place de Bordeaux und der auf sie zuführenden, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Contades stehenden sowie die zentrale Avenue de la Paix

1_ Zuletzt: Marie Pottecher, „Un projet de recherche-action sur l'histoire de l'architecture et de l'urbanisme strasbourgeois: l'inventaire de la Neustadt de Strasbourg“, in: *Sources. Cahiers de l'équipe de recherche Arts, Civilisation et Histoire de l'Europe*, Nr. 3, 2013, S. 49-64, hier S. 50.

2_ Ausgangspunkt war der Aufbau einer umfangreichen Sammlung von Stadtplänen vor allem der Bibliothèque Nationale et Universitaire Strasbourg (im Folgenden: BNUS) sowie Architekturzeitschriftenartikeln und Sekundärliteratur vorzugsweise aus den Beständen der Universitätsbibliotheken Heidelberg und Karlsruhe sowie der Bibliothek des Instituts für Baugeschichte am KIT Karlsruhe. Auf dieser Basis erfolgte eine planmäßige Begehung sämtlicher Straßen der Neustadt und ausgewählter Vororte, bei denen die Ensembles systematisch durchfotografiert und eine Auswahl von Einzelbauten und Details festgehalten wurde. Anschließend wurde eine vollständige fotografische Erfassung der Bauakten des ausgewählten Untersuchungsgebiets durchgeführt und die Anlage einer Sammlung historischer Postkarten zur Rekonstruktion des Stadtbilds und der Ensembles begonnen. Cathérine Xandry (METACARTO), Shahram Hosseinabadi (METABIO) sowie Hélène Antoni stellten dankenswerterweise Teilergebnisse ihrer Forschungen zur Verfügung. Eine unschätzbare Hilfe war auch die mit großen Engagement ehrenamtlich betriebene Website [www.archi-strasbourg.org.]

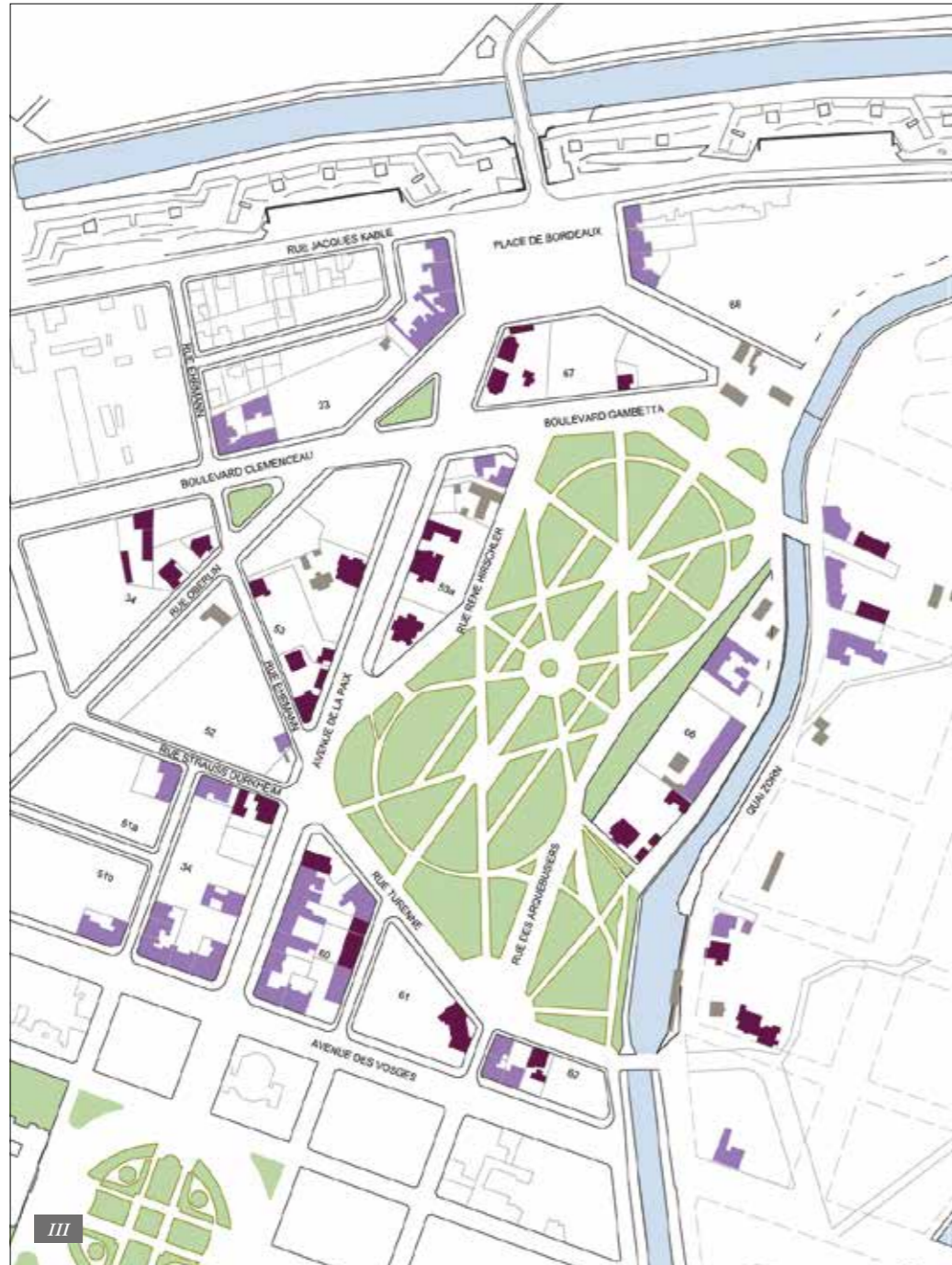
I. Westseite der Avenue de la Paix nach Norden mit geschlossenen Stadt- und Mietshäusern (Foto Tobias Möllmer, 2013)

II. Avenue de la Paix nach Südwesten mit offener Villenbebauung (Foto Tobias Möllmer, 2013)

3_ Es wird beabsichtigt, das Untersuchungsgebiet im weiteren Verlauf des Forschungsprojekts um die Straßen nördlich des Boulevard Clemenceau und westlich der Place de Bordeaux sowie um das Gebiet rund um den Kaiserplatz und bis zum südlichen Ende der Rue Oberlin organisch zu verlängern.

4_ Die nördliche Brücke, heute Passerelle des Arquebusiers genannt, wurde 1883-1884 vom Bauunternehmer Albert Tobias gebaut, um das von ihm geplante und ausgeführte Wohnhausgebiet direkt mit dem Contades zu verbinden. Die ausschließliche Zugänglichkeit über den unausgebauten Spittelgartenweg, den späteren Quai Zorn, hätte das abgelegene Gebiet als Wohnlage nicht attraktiv genug gemacht (Archives de la Ville et de la Communauté Urbaine de Strasbourg (im Folgenden AVCUS) 702 W 171. Die 1897-1899 von Heinrich Schmidgall an der Nordostecke des von Tobias angekauften Terrains (des einstigen Courbassier-Gartens) erbaute Villa wird in seiner Publikation („Wohnhaus in Straßburg“, in: *Süddeutsche Bauzeitung*, Jg. 8, Nr. 34, 27.08.1898, S. 273-275) „nächst dem Contades in Straßburg gelegen“ (ebd., S. 273) bezeichnet.

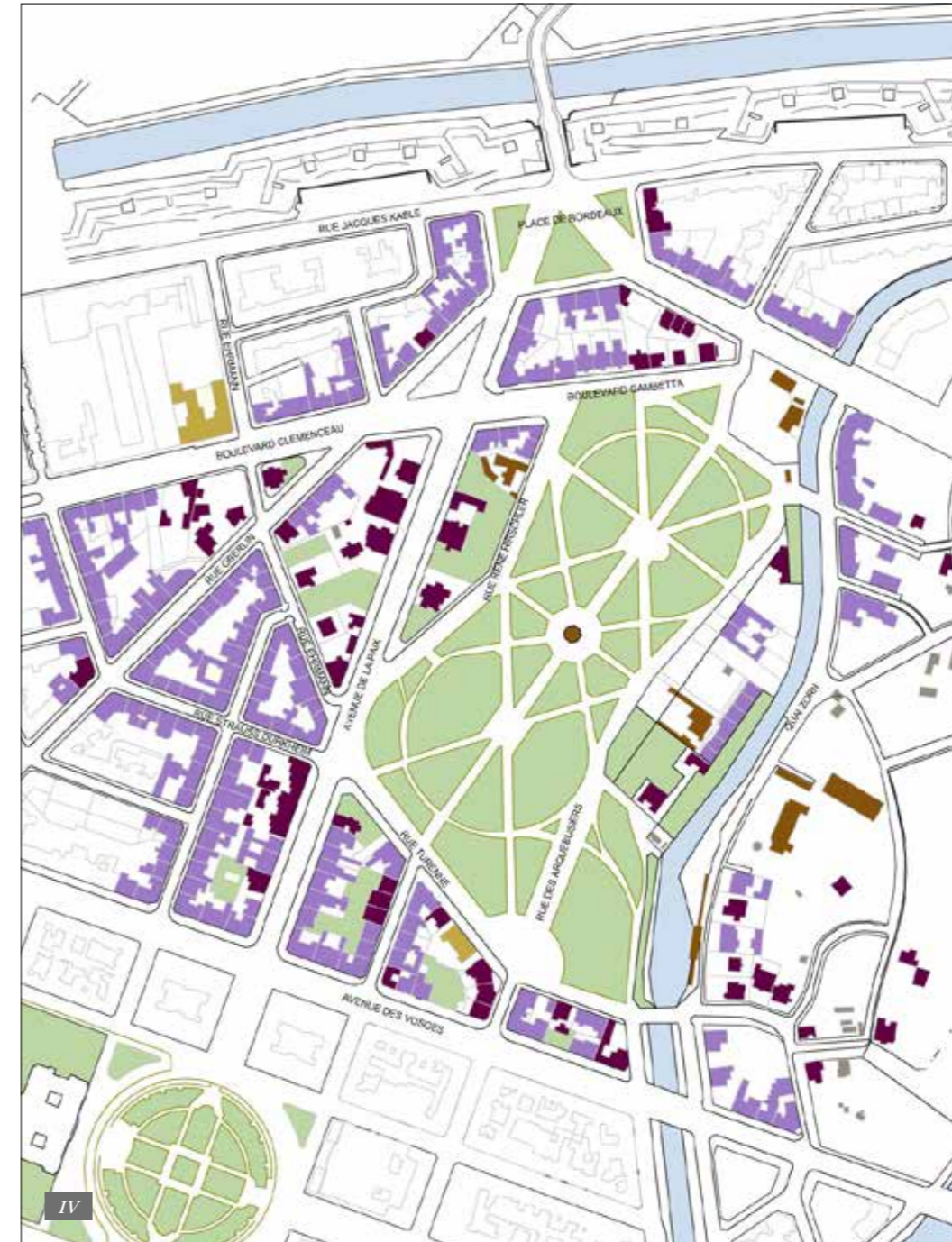
5_ Beide Bauten nach Entwürfen von Ludwig Levy; das westliche 1899-1902, das östliche 1908-1911 erbaut. Dass die Architektur dieser Bauwerke – wie die deutsche Baukunst des 19. Jahrhunderts allgemein – letztendlich auch von der Lehre der damals führenden École des Beaux-arts in Paris beeinflusst ist, ändert nichts an der Tatsache, dass es sich um eine eigenständige funktionale und stilistische Umsetzung handelt.



abschließenden Straßenzeilen im Norden und die breite Avenue des Vosges im Süden natürliche Grenzen³. Die westliche Begrenzungslinie des Untersuchungsgebiets hingegen entspricht recht genau dem Verlauf des alten, von der Stadt angekauften Festungsgeländes und umfasst so eine Fläche, die sich beinahe ausschließlich in Privateigentum befand und daher weitgehend dem städtischen Einfluss entzogen war. Lediglich die auf den Contades ausgerichtete sogenannte Villa Meyer (Ecke Rue Oberlin / Rue de Bitché) sowie die bald nach Erschließung der Neustadt bebauten nordwestliche Straßenecke der Avenue des Vosges und der Rue Apfel wurden jenseits dieser Grenzen berücksichtigt. Im Osten wurde nicht der Verlauf der Aar als gleichsam natürliche Begrenzung angenommen, sondern der zum Contades gewandte Quai Zorn

(Zornstaden) auf der Ile Sainte-Hélène, die von Aar und Ill gebildet wird. Die westlichen Staden dieser Flussinsel erfuhren im Gegensatz zu ihrer Gesamtfläche, die bis in die 1920er Jahre keine Bautätigkeit erlebte und bis auf die ältere, sehr lockere Vorstadtbebauung weitgehend unberührt blieb, schon eine sehr frühe, wenn auch nur begrenzte Erschließung. Die hier entstandenen Bauten sind nachweislich allein ihrer geographischen Nähe zu dem bei der Bevölkerung besonders beliebten Contades-Park wegen entstanden und konzentrieren sich daher um die beiden Brücken, die mit Ausnahme der die Inselfspitze tangierenden Universitätsbrücke bis kurz vor dem Ersten Weltkrieg die einzigen Verbindungen zur westlichen Uferseite darstellten⁴.

III. Bautypologie des Contades-Viertels, 1895 (Kartographie: Laura Simak, FH Mainz)



STRASSBURG HISTORISCHE KARTOGRAPHIE
 LEGENDE BAUALTERSPLAN: TOPOGRAPHIE/LANDSCHAFT
 ■ HÜGELLAND
 ■ TIEFLAND
 ■ AUWÄLDER
 ■ WASSERLÄUFE
 LEGENDE TYPOLOGIE:
 ■ MIETSHAUS
 ■ EINFAMILIENHAUS
 ■ VORGÄNGERBEBAUUNG
 ■ ÖFFENTLICHE GEBÄUDE
 ■ VERGNÜGUNGSSTÄTTEN & FREIZEIT-EINRICHTUNGEN

EIN SPAZIERGANG DURCH DIE AVENUE DE LA PAIX UND DIE STRASSEN RUND UM DEN CONTADES

Wer von der Place de la République aus die Avenue de la Paix hinuntergeht und das vornehme Wohnviertel rund um den Contades-Park durchschreitet, lässt zunächst die beiden monumentalen Ministerialgebäude vom Anfang des 20. Jahrhunderts hinter sich, die ihren Eingang flankieren. Trotz ihrer Bezüge auf den Straßburger Barock sind sie wie die anderen den Platz umgebenden Bauten typische Vertreter des deutschen Historismus in Entwurfstechnik und Stilhaltung⁵. Damit hat man bereits die offizielle Architektur des urbanen Zentrums der Neustadt hinter sich gelassen und trifft auf ein Stadtbild, mit dessen Morphologie wir uns nun beschäftigen wollen. Stellvertretend für das

gesamte Untersuchungsgebiet sollen die Avenue de la Paix sowie die den Contades umgebenden Straßen näher betrachtet werden.

Jenseits der Avenue des Vosges bildet die einstige Kaiser-Friedrich-Straße einen das Gebiet durchschneidenden Boulevard mit geschlossener Blockrandbebauung, der sich auf der Ostseite durch eine Reihe anspruchsvoller Mietshäuser, auf der Westseite durch eine Mischung von ebenso gehobenen Miets- und eingebauten Stadthäusern für eine Familie auszeichnet (Abb. 1). Dort, wo der Contades bis an die Avenue de la Paix heranreicht, schließt ein beinahe turmartiger fünfzehnhalbschossiger Hausblock zwischen Strauss-Dürkheim- und Ehrmannstraße dieses Bild kontrastreich ab. Danach nimmt die Bebauungsdichte an der westlichen Straßenfront schlagartig ab; Villen

IV. Bautypologie des Contades-Viertels, 1914 (Kartographie: Laura Simak, FH Mainz)

oder villenähnliche Wohnhäuser in Gartengrundstücken treten an die Stelle ununterbrochener Häuserzeilen (Abb. II). Was wie eine Prachtstraße begann, hat sich schon nach wenigen Metern in ein offen bebautes Villenviertel verwandelt und seinen Charakter völlig verändert. Von der Straße jedoch nimmt man auf demselben Baublock jenseits der Gärten die hoch aufsteigenden, von vorspringenden Seitenflügeln verlängerten Rückfronten einer Gruppe von Mietshäusern wahr, die ihre Vorderseiten der Rue Oberlin zuwenden. Die schmucklosen, ja unansehnlichen Hinterseiten dieser Bauten stehen in scharfem Gegensatz zur benachbarten, kleinteiligen Villenarchitektur. Durch historische Aufnahmen und Pläne ist nachvollziehbar, dass auch die gegenüberliegende Seite bis zu den flächendeckenden Abrissen der 1960er Jahre von solchen Gegensätzen geprägt war: Auf zwei stattliche, in ausgedehnte Gärten gebettete herrschaftliche Villen folgte die größtenteils noch aus der Zeit vor Baubeginn der Neustadt stammende, mehrfach um- und ausgebauten Gartenwirtschaft Contades, deren niedrige Gebäude von den unregelmäßig angeordneten Rückseiten einer Mietshausgruppe überragt wurde. Diese teilweise noch erhaltene Bebauung wendet sich hauptsächlich zum rechtwinklig schneidenden Boulevard Gambetta und steht einer Reihe fünfgeschossiger Mietshäuser gegenüber, welche die Ostseite der Avenue de la Paix bis zur Place de Bordeaux abschließt. Auch die im Westen korrespondierende, hinter einer kleinen Platzanlage zurücktretende Zeile der hier spitzwinklig einmündenden Rue Oberlin zeigt sich einheitlich mit vier- und fünfgeschossigen Wohnhäusern besetzt, unterbrochen nur von einem zweigeschossigen Stadthaus, das von hohen Brandmauern beschattet wird.

Das spannungsreiche Straßenbild, das wir in der Avenue de la Paix kennengelernt haben, zeigt sich ebenfalls am nahen, den Contades im Norden abschließenden Boulevard Gambetta. Eine fünfgeschossige Blockrandbebauung wird jäh durch eine zurückgesetzte Mietshausgruppe beendet, die ebenso unvermittelt auf eine Reihe zierlicher, villenähnlicher Einzelwohnhäuser stößt (Abb. VI). An der Ostseite des Parks, der Rue des Arquebusiers, haben die Abrisse der Nachkriegszeit einen noch unregelmäßigeren Baubestand beseitigt. Jahrzehntelang orientierten sich zum Contades nur zwei einsame Mietshäuser mit gewaltigen Brandmauermassiven, während hinter dem mehrfach angebauten, weiterhin als Gastwirtschaft dienenden Hauptgebäude des einstigen Jardin Lips eine einheitlich geplante Mietshauszeile auf die Aar ausgerichtet war. Nord- und Südspitze des Baublocks markierten zwei stattliche Villen. Der fragmentarische Charakter dieser in den Anfängen steckengebliebenen, weiterhin von Gartengrundstücken durchsetzten Bebauung blieb bis zu ihrer nahezu vollständigen Beseitigung in den 1960er Jahren erhalten. An der den Park südlich begrenzenden Rue Turenne steigert sich die Diskrepanz der Gebäude hinsichtlich Grundstücksdisposition und Geschosshöhen zu ihrem Höhepunkt und kann trotz mehrfacher Abrisse noch heute abgelesen werden (Abb. VIII):

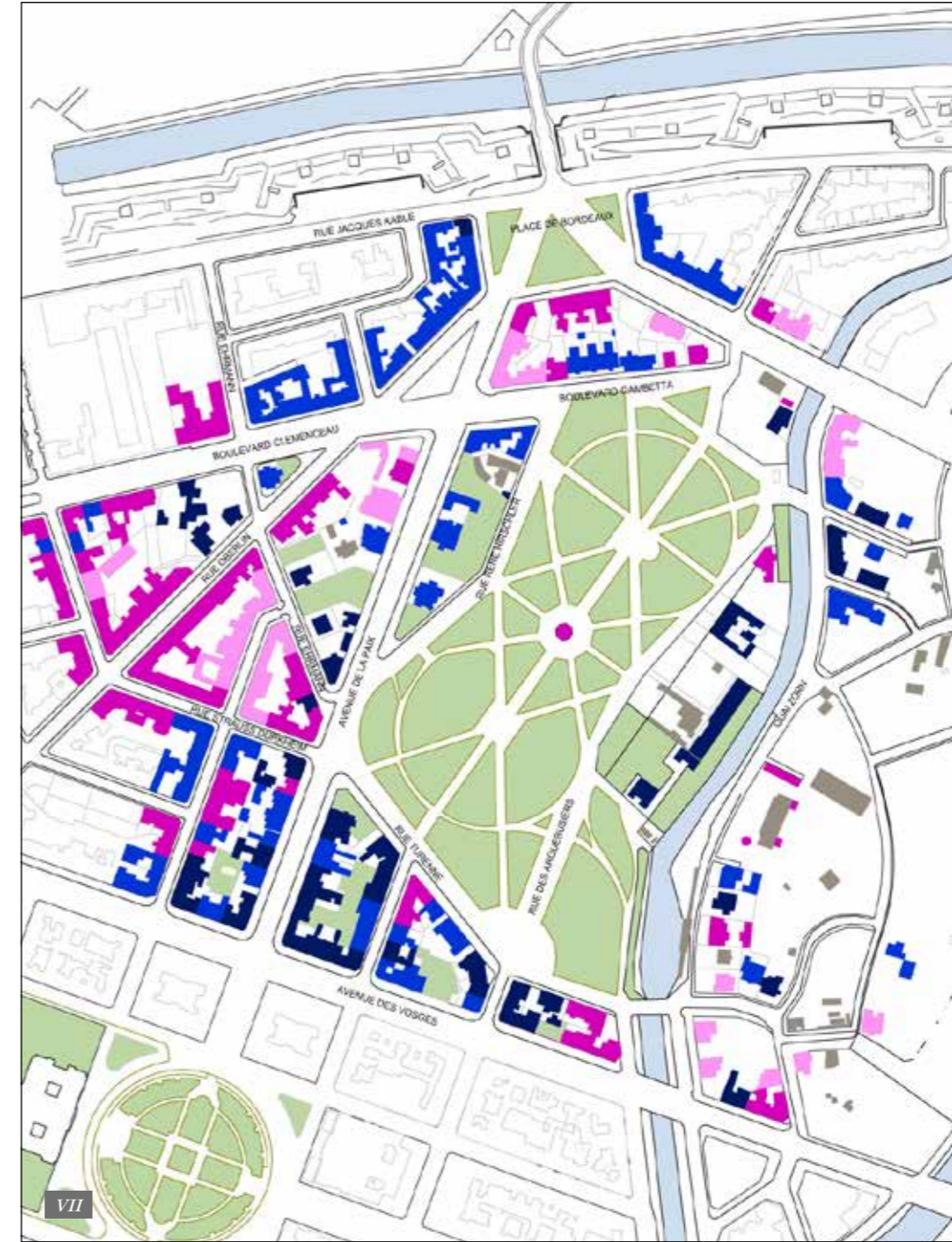
Zweigeschossige Stadthäuser mit schluchtartigen Zwischenräumen wechseln mit drei- bis fünfgeschossigen Mietshäusern unterschiedlichster Dimensionen, dazwischen ragen schmucklose Gebäuderückseiten und kahle, den unverputzten Backstein zeigende Brandmauern empor. Diese Gegensätze sorgen auch an vielen anderen Stellen des Untersuchungsgebiets dafür, dass die Bauten ohne jeglichen Bezug zueinander stehen.



Die anspruchsvolle Architektur der Bauwerke selbst zeichnet sich durch große Vielseitigkeit aus und verstärkt den geschilderten uneinheitlichen Charakter auf geradezu pittoreske Weise (Abb. I, II, V, VII). Auf den ersten Blick resultiert sie aus den verschiedenartigen Fassadenmaterialien: Wohnhäuser, deren Werksteingliederungen mit Flächen aus Verblend- oder Backsteinen vorzugsweise in der Kombination Rot-Gelb oder umgekehrt kontrastieren, stehen neben Bauten, bei denen dieser dauerhafte Werkstoff durch farbig getönte Putzflächen ersetzt ist. Dazu gesellen sich vollständig mit Werkstein unterschiedlichster Farbe und Struktur verkleidete Fassaden. Auch die Dachflächen zeigen alle Variationen von Schiefergrau zu differenzierten Rottönen roher oder glasierter Ziegel.

Ein solcher Reichtum an Gegensätzen in Farbe und Textur der Baumaterialien ist in französischen Städten unbekannt; in Straßburg tritt malerische Vielfalt an die Stelle weitgehender Einheitlichkeit in Material und Stil. Damit ist der nächste Punkt genannt, in dem sich die Bauten grundlegend voneinander unterscheiden: Proportionen und Umriss,

6. Zur Stilfrage in Straßburg vgl. auch: Théodore Rieger, „L'architecture strasbourgeoise en 1890, premier bilan de l'éclectisme de la fin du XIX^e siècle“, in: *Cahiers alsaciens d'archéologie, d'art et d'histoire*, 33, 1990, S. 189-200, hier S. 197. Stefan Muthesius, „Welche Rolle können Architekturstile in Grenzgebieten spielen? Elsaß-Lothringen und Ost-Oberschlesien 1871-1939“, in: *Berichte und Beiträge des Geisteswissenschaftlichen Zentrums Geschichte und Kultur Ostmitteleuropas e. V.*, H. 2 (Vorträge und Studien), 2001, S. 7-31, hier S. 14 f. Leo Schmidt, „The Quartier Allemand in Strasbourg 1871-1918. Wilhelminian Architecture in a French City“, in: Peter Burman, (Hg.), *Architecture 1900*, Shaftesbury, Donhead Publishing, 1998, S. 271-281, bes. S. 276-280.



Architekturgliederung und -dekoration sowie technische Aspekte wie Steinbearbeitung oder Schieferdeckung folgen einmal französischen, einmal deutschen Traditionen oder bedienen sich lokaler elsässischer Vorbilder. Dabei verwischen die Grenzen nationaler Eigenheiten, indem Entwürfe deutscher Architekten durch Straßburger Firmen ausgeführt werden, deren Künstler und Handwerker eine von französischen Stilformen und handwerklichen Eigenheiten geprägte Ausbildung erfahren haben. Dadurch erhalten die Bauten eine zunächst nicht unmittelbar erklärbare andere Note als in Deutschland selbst. Umgekehrt blieben auch die örtlichen, in Frankreich ausgebildeten Baumeister nicht frei von Einflüssen aus dem Nachbarland, wodurch jener eigene „Straßburger Stil“ entstand, eine – wie es Wolfgang Brönner eingangs betont hat – „Architektur eigener Art, die in dieser Kons-

tellation nur an dieser Stelle hat entstehen können“⁶. All diese Aspekte jedoch sollen hier nur kurz gestreift und auf die zu erwartenden Ergebnisse der Projektgruppe METABIO verwiesen werden. Sie sollen dabei helfen, die im Mittelpunkt des Forschungsprojekts METACULT stehende Analyse von typologischen und stilistischen Phänomenen an Hand von Herkunft und Ausbildung der Akteure – Architekten, Bauunternehmer, Künstler, Handwerker, Firmen sowie Auftraggeber – zu erklären. Wir wollen uns im Folgenden vor allem mit der Entstehung des Stadtbildes des Contades-Viertels befassen, die Grundlage für das Verständnis der architektonischen Vielfalt ist und allein schon ein eigenständiges Thema des Kulturtransfers bildet. Wie und warum das Untersuchungsgebiet seine charakteristische Morphologie erhielt, soll nun im Folgenden näher beleuchtet werden.

VII. Baualtersplan des Contades-Viertels, 1914 (Kartographie: Laura Simak, FH Mainz)

V. Avenue de la Paix nach Südwesten mit Blick auf das Münster im Zustand vor 1907. Links die Einmündung der Rue Turenne, rechts die Rue Ehrmann. Postkarte.
VI. Boulevard Gambetta nach Nordwesten (Foto Tobias Möllmer, 2013)



XIV

44_ Eben diese Verhältnisse bestätigt noch Jean-Pierre Klein in: Gyss, wie zit. in FN 7, S. 96: Orth „conseille pour les monuments publics une architecture ‚Grossartig‘, à savoir monumentale, pleine d’effets et de riches décors, tout à fait à l’opposé des créations françaises, qu’il juge mesquines! [...] Orth est un technocrate dans la grande tradition du baron Hausmann [...]“. Dagegen Klein zu Conrath, ebd.:

„Il a une formation française et une très bonne expérience du terrain. Il aime sa ville, donc il se montre respectueux à la fois du patrimoine et de certains acquis.“ Damit kommt Klein nicht ganz sachbezogen zum genau gegenteiligen Schluss der hier vorgelegten Analyse der drei Projekte und gibt einen deutlichen Hinweis darauf, dass Orths Plan in Straßburg kaum jemals auf Akzeptanz gestoßen wäre.

45_ Orth, wie zit. in FN 39, S. 429.

46_ Hammer-Schenk, wie zit. in FN 41, S. 126.

47_ Dazu ausführlich: François Igersheim, *L’Alsace des notables 1870-1914. La bourgeoisie et le peuple alsacien*, Strasbourg, BE, 1981.

48_ AVCUS, wie zit. in FN 10.

49_ Sebastian Hausmann, „Einleitung [zum Kapitel: Das neue Strassburg]“, in: Architekten- und Ingenieurverein für Elsass-Lothringen (Hg.), *Strassburg und seine Bauten*, Straßburg, K. Trübner, 1894, S. 381-391, hier S. 385.

50_ *Protokolle*, wie zit. in FN 21, S. 46.

51_ Hierzu besonders Rolf Wittenbrock, *Bauordnungen als Instrumente der Stadtplanung im Reichsland Elsaß-Lothringen (1870-1918), Aspekte der Urbanisierung im deutsch-französischen Grenzraum* (= Saarbrücker Hochschulschriften; Band 11: Geschichte), St. Ingbert, Röhrig, 1989, S. 47-52.

So wie schon maßgebliche Initiativen zu Beschleunigung und Lage der Stadterweiterung von den Straßburger Investoren, Grundbesitzern und Bauunternehmern bzw. Architekten ausging, so spielte Klientelpolitik auch bei der Entscheidung für den Conrathschen Bebauungsplan eine Rolle. Es war ein großes Glück für Straßburg, dass Jean Geoffroy Conrath einen einfachen, ja beinahe schematischen Stadtgrundriss von großer Monumentalität schaffen sollte, der ästhetischen Ansprüchen wie wirtschaftlichen Bedürfnissen gleichermaßen entsprach.

DER BEBAUUNGSPLAN VON 1880

Für den Contades bedeutete der vom Stadtbauamt unter Conrath ausgearbeitete und am 7. April 1880 verabschiedete endgültige Bebauungsplan eine tiefgreifende Umgestaltung seiner Umgebung und die Einbettung in einen gänzlichen neuen Kontext, dazu die Veränderung seiner Ausrichtung und ein Eingreifen in seine Konturen (*Abb. XII*).

Die westliche Grenze des Parks ist bei gleichzeitiger Unterdrückung des alten Verlaufs der Schiltigheimer Chaussee bis an die neue Hauptachse vom Kaiserplatz zum Schiltigheimer Tor verlängert. An der Stelle, wo die alte Ausfallstraße mit ihrem Knick den Park einschnürte, ist ein großer, auf die spätere Avenue de la Paix ausgerichteter Platz getreten, der die unterschiedliche Ausrichtung des Boulevards und der Hauptachse des Contades kaschiert. Der dem einstigen Judentor vorgelagerte südliche Wegestern und der Petit Contades ist verschwunden und hat drei regelmäßigen Baublöcke zwischen Park und Vogesenstraße Platz gemacht. Durch diese Umgestaltung erhielt der Contades klare, von großen Baublöcken gerahmte Umrisse. Die alten Wege rund um den Park fanden dagegen kaum Berücksichtigung. Nur der Baublock östlich des Parks mit dem Lipsgarten wurde an seiner Westseite lediglich begradigt und durch eine Fahrstraße erschlossen, im Osten durch einen Staden von der Aar abgetrennt. Im Westen wurde nur der „Schießrainweg“ (um 1858 Chemin de Schiessrain⁴⁸) teilweise erhalten, so dass zwei Vorgängerbauten sogar hinter die neue Fluchtlinie fielen. Die Straßenführung der näheren Umgebung des Parks hingegen entspricht damit – vor allem in der später nochmals veränderten Ausführung – eher den Vorschlägen Eggerts. Conrath musste außerdem Orths Achse Finkmattstraße-Schiltigheimer

Tor (die spätere Rue Oberlin) integrieren, was sein rechtwinkliges Straßenraster insbesondere westlich des Contades stark veränderte.

Die zunächst Deutsche Straße getaufte, dann Kaiser-Friedrich-Straße genannte Achse (heute Avenue de la Paix) zeichnete sich damit von Anfang an durch eine gewisse Dichotomie aus, indem sie als Hauptverkehrsachse vom Kaiserplatz als Mittelpunkt der Neustadt zum Schiltigheimer Tor einerseits den Charakter eines Boulevards trug, andererseits die nur einseitig bebaute Parkfront bildete. Zur Hervorhebung des Prachtstraßencharakters und zur wirkungsvollen Konturierung des Parks hätte sich eine Blockrandbebauung empfohlen. Die Situation wäre jedoch ebenso gut durch eine offene Villenbebauung ausgenutzt worden, deren Gärten den Contades gleichsam fortgesetzt hätten. In der verabschiedeten Form eignete sich der Bebauungsplan auch für eine Mischung beider Konzepte. Dies hätte jedoch durch eine Bauordnung geregelt werden müssen, die Gebiete für offene und geschlossene Bebauung ausweist. Die Baulobby hatte sich indessen bereits in der Kommission vehement gegen jegliche baupolizeiliche Eigentumsbeschränkungen gewehrt. Als Reinhard Baumeister in der sechsten Sitzung „eine Reihe nicht übertrieben weitgehender Forderungen auf, hinsichtlich der Beschränkung der Baufreiheit in Bezug auf Verkehr, Sanität und Feuersicherheit“⁴⁹ aufstellte, bekämpfte Architekt Eugène Petiti „insbesondere die bezüglich der Sanitätspolizei vorgesehenen baupolizeilichen Bestimmungen, in welchen er eine unzulässige Beeinträchtigung des Grundeigentümers und eine prinzipielle Abweichung von den gegenwärtig für die Stadt Strassburg geltenden und nach seiner Ansicht im Allgemeinen genügenden baupolizeilichen Vorschriften erblickt“.⁵⁰ Diese aus der Tradition des französischen Eigentumsrechts heraus zu verstehende Verwahrung gegen die Einmischung des Staates in private Belange, denen von den neuen Machthabern aus diplomatischen Gründen zunächst nichts entgegengesetzt wurde, verhinderte von Anfang an weitergehende Bestimmungen, die über das allein regierende Fluchtlinienrecht hinausgingen.⁵¹ Damit war die Neustadt, insbesondere aber das Gebiet rund um den Contades der Willkür von Bauherren und Baugewerbe ausgeliefert. Bereits in den ersten Jahren nach Baubeginn der neuen Stadterweiterung wurden so wesentliche Weichen für Entwicklungen gestellt, die den Charakter des Viertels noch heute bestimmen.

1895: EIN VILLENQUARTIER MIT VEREINZELTEN MIETSHÄUSERN

Die Karte, die den Bebauungsstand des detaillierten Stadtplans aus Straßburg und seine Bauten (1894) wiedergibt, führt uns vor Augen, dass die Erschließung etwa fünfzehn Jahre nach Freigabe des Terrains und Beginn des Straßenbaus noch nicht allzu weit gediehen ist (*Abb. III*).⁵² Dabei zählte die Gegend rund um Contades und Kaiserplatz neben dem Viertel rund um die Place de la Porte Blanche (Weißturmplatz), die Place de Haguenau (Hagenauer Platz) sowie die Umgebung von Universität und südlicher Allée de la Robertsau (Ruprechtsauer Allee) zu einem der am frühesten bebauten Gebiete der Stadterweiterung.

Zunächst fällt auf, dass der Bebauungsplan von 1880 einige bedeutende Änderungen erfahren hat. Auf die südliche Beschneidung des Parkgeländes wurde verzichtet, weshalb die drei an ihrer Südseite von der Avenue des Vosges begrenzten Baublöcke wesentlich geringere Abmessungen erhalten haben. Dafür ist die zur Avenue de la Paix gerichtete, platzartige Erweiterung des Contades weggefallen und hat einem schmalen Baublock Platz gemacht, dessen Ostseite der einstigen Schiltigheimer Chaussee entspricht.⁵³ Die Alignements-Verträge klären darüber auf, dass die Entscheidung für diese einschneidende Veränderung am 20. Oktober 1888 – wohl aus finanziellen Erwägungen – beschlossen wurde.⁵⁴

An der nördlichen Avenue de la Paix, der Rue Ehrmann und der Rue Oberlin (Baublöcke 34, 53, und 53a) sind in den einstigen Gartengrundstücken und zwischen den älteren Gebäuden eine Reihe von Einzelwohnhäusern entstanden, welche die Kontinuität des Contades als von Gärten durchwirktes, locker bebautes Viertel mit Gartenhäusern fortführen.⁵⁵ Nördlich des Contades, auf dem Baublock 67, finden sich ebenfalls Ansätze einer Villenbebauung. Diesem Charakter entsprechen auch einige weitere schon früh vollendete Stadthäuser südlich des Parks, die vorzugsweise prominente Ecklagen besetzen. Auf der Ile Sainte-Hélène erheben sich in nächster Nähe zur alten, mit dem Contades verbindenden Saubrücke drei neue Villen. Das weiter nördlich gelegene Wohnhausgebiet an Quai Zorn, Rue Wérinhar und Rue Sabine umfasst ebenfalls eine Reihe von halbseitig freistehenden Ein- oder Zweifamilienhäusern.

An der bedeutendsten Ost-West-Achse der Stadterweiterung, der Avenue des Vosges, sowie dem südlichen Teil der vom Avenue de la Paix ist dagegen ein mit Mietshäusern und eingebauten Einfamilienhäusern (Stadthäusern bzw. Hôtels particuliers) geschlossen bebautes Viertel im Entstehen begriffen (Baublöcke 51b, 54, 60 und 62). Der langgestreckte Baublock zwischen Avenue de Paix und Rue Lamey zeigt bereits das Bild, das er bis zur Veränderung seiner dem Contades zugewandten Front ab 1938 behalten sollte. Die auf die Rue Lamey ausgerichtete Gruppe von drei eingebauten Stadthäusern fügt sich in dieses geschlossene Bild, nicht aber das bereits erwähnte Stadthaus an seiner Nordwestecke, das die Blockstruktur aufreißt.

Entlang des Boulevard Clemenceau (Steinring) und an der Place de Bordeaux (Schiltigheimer Platz) erkennt man ebenfalls Ansätze einer Blockrandbebauung, die ihrer städtebaulichen Ausprägung als Hauptstraßen und Torplätze entspricht. Dort ist es ein wenige Jahre zuvor in einer noch weitgehend ländlichen Umgebung entstandenes Villenpaar auf Baublock 67, das in diesem urbanen Zusammenhang bereits fehl am Platze ist und es in Bezug auf den Bebauungsplan von Anfang an war. Man gewinnt den Eindruck, dass viele Bauherren in den Anfangsjahren der Stadterweiterung angesichts der damals noch kaum ablesbaren Strukturen des nur sehr fragmentarisch fertiggestellten Straßennetzes schlicht keine Vorstellung davon hatten, in welchen baulichen Kontext ihre Anwesen einst eingebettet werden würden. Dass die Mietshäuser zeitlich parallel zu den Villen in das Viertel vordrangen, zeigen die beiden zum Contades gewendeten Mietshäuser auf Baublock 66 – die frühesten genehmigten Bauten überhaupt (Bauantrag im April/Juli 1880⁵⁶) – sowie die ebenfalls sehr früh vollendete Mietshausgruppe zur Aar. Auch anderswo wurden schon früh die Weichen für das Nebeneinander von Villa und Mietshaus gestellt. Einer der empfindlichsten Eingriffe bedeutete das 1890 an der Rue Ehrmann 1 errichtete Mietshaus, das den Zusammenhang zwischen dem Villenviertel westlich des Contades und den südlich davon gelegenen Stadthäusern zerstörte. Auf Baublock 53a hat bereits die Errichtung einer Mietshausgruppe begonnen, die sich zwar der Boulevard-Bebauung der Ringstraße, nicht aber dem Villencharakter der anschließenden Parzellen anschloss. Dieses Phänomen zeigt sich gleichfalls in Baublock 62. Selbst auf der stillen Heleneninsel erhob sich schon das erste Mietshaus in direkter Nachbarschaft zu einer Villa.

52_ Die Umzeichnung folgt der idealisierten Wiedergabe des damals nur in Teilen vollendeten Straßennetzes. Viele der verzeichneten Straßen waren zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht oder nur abschnittsweise ausgeführt. Auf dem Originalplan werden einige der älteren Strukturen berücksichtigt. Sie lassen sich beispielsweise an der Rue Ehrmann ablesen, die an ihrem nördlichen Ende noch in den Verlauf des einstigen Schießrainwegs abknickt, sowie am Schiltigheimer Ring, dessen Aufschüttung in östlicher Richtung schräg ausläuft. Vgl. Straßburg und seine Bauten, wie zit. in FN 49, Plan der Stadt Strassburg (Beilage). Im weiteren Verlauf des Forschungsprojekts soll eine kartographische Rekonstruktion unter Zuhilfenahme von zeitgenössischen Detailplänen Aufschluss über den tatsächlichen Zustand geben.

53_ Die Straße trug den Namen „Contades“, heute Rue René Hirschler.

54_ AVCUS: 990 W 23, Bürgermeisteramt Straßburg, *Acten betreffend Alignements Abänderung am Schiessrain und Block 53a*.

55_ Westlich dieser ersten Häuseransammlung finden sich noch alte Parzellenstrukturen, die weiterhin landwirtschaftlich genutzt wurden. Vgl. *Straßburg und seine Bauten*, wie zit. in FN 49, Plan der Stadt Strassburg.

56_ AVCUS: 233 MW 115 und 116 (Rue des Arquebusiers 7 und 8).

XIV. Der Contades und seine Umgebung im Jahre 1882, gesehen vom Physikalischen Institut der Universität. Im Vordergrund das Kollegiengebäude im Bau (SAAI Karlsruhe)

57_ Hausmann, wie zit. in FN 49, S. 390-391.

58_ Wittenbrock, wie zit. in FN 51, S. 229.

59_ Heinrich Emerich, *Der Schutz des Ortsbildes. Das Elsaß-Lothringische Landesgesetz betreffend baupolizeiliche Vorschriften vom 7. November 1910 (Gesetzblatt v. 21. Nov.), sowie das Ortsstatut und die Verordnung zum Schutz des Ortsbildes von Straßburg vom 23. November 1910*, Straßburg 1911, S. 16.

60_ Ebd., S. 18/19.

1914: EIN MIETSHAUSQUARTIER MIT VEREINZELTEN VILLEN

Auf der Karte, die den umgezeichneten Zustand eines detaillierten Stadtplans von 1913 wiedergibt, sieht man deutlich, dass das Contades-Viertel am Vorabend des Ersten Weltkriegs nahezu vollständig überbaut war und sich das Mietshaus weitgehend durchsetzt hat (Abb. IV, VII). Rund um die Place de Bordeaux sowie zwischen Rue Oberlin, Rue Ehrmann und Avenue des Vosges sind weitgehend einheitliche Quartiere in Blockrandbebauung entstanden. Auf Baublock 67 wurden die beiden Villen schon wieder beseitigt und durch geschlossene Mietshauszeilen ersetzt, die allerdings mit der auf dem östlichen Baublock durchgehaltenen offenen bzw. halboffenen Bebauung kontrastieren. Auch ansonsten hat sich die bereits um 1895 schon ablesbare Tendenz zum baulichen Durcheinander von Villa und Mietshaus an vielen Stellen fortgesetzt und verstärkt: Stellen die Übergänge zwischen den beiden Bautypen in Rue Oberlin und Rue Ehrmann vergleichsweise gelungene und konsequent durchgeführte Lösungen dar, bedeutete vor allem ihr Aufeinandertreffen auf ein und demselben Baublock zumeist Probleme. So erwuchs mit dem die benachbarten Villen dominierenden massiven Mietshausblock in Bauquadrat 53 eine schwerwiegende Beeinträchtigung des Stadtbildes, ebenso mit der endgültigen Abschnürung dieses westlich vom Contades gelegenen Villenviertels von den mit relativ niedrigen Stadthäusern durchgesetzten Blöcken südwestlich des Parks, für den die hohe Zeilenbebauung in Baublock 52 verantwortlich ist. Auch zwischen Rue Turenne und Avenue des Vosges haben sich die Gegensätze durch das Vordringen der Mietshäuser in bislang niedrig bebaute Abschnitte verstärkt, am auffälligsten auf Baublock 62.

Seit Mitte der 1890er Jahre sind hingegen nur noch prestigeträchtige Villen an verschiedenen Stellen rund um den Contades entstanden. Bei einer im Vergleich zum Mietshausbau insgesamt geringen Anzahl von Einzelwohnhäusern wurden sie unter dem Einfluss der sich durchsetzenden geschlossenen Bauweise durch eingebaute oder halbseitig angebaute Einfamilienhäuser ersetzt, die sich besonders an der Avenue de la Paix und an der Rue Turenne finden. Auch auf der Heleneninsel entstanden vereinzelte freistehende Einzelwohnhäuser; ein einheitliches Villenviertel konnte sich hier jedoch erst nach dem Ersten Weltkrieg durchsetzen.

ZEITGENÖSSISCHE KRITIK AM STADTBILD

Das von keiner strengen Bauordnung in Schranken gehaltene, maßgeblich von der privaten Wohnbautätigkeit geprägte Stadtbild, das wir nun am Beispiel des Contades-Quartiers kennengelernt haben, erfuhr schon gegen Ende des 19. Jahrhunderts starke Kritik. Da sich die Missstände gerade in einem gehobenen Wohnviertel

besonders deutlich zeigten und diese den Straßburgern bei ihrer sonntäglichen Promenade im beliebten Contades bei jeder Runde durch den Park an allen Seiten gleichsam vor Augen geführt wurden, mögen sich die allgemein gehaltenen Äußerungen gerade auf die ihn umgebenden Straßenzüge beziehen, denn die beschriebenen Mängel zeigen sich in anderen Teilen der Stadt weitaus geringer. So schrieb schon 1894 Sebastian Hausmann in *Strassburg und seine Bauten* mit vornehmer Zurückhaltung, „stark ästhetisch veranlagte Gemüter sind mit Recht von mancher Erscheinung in der Neustadt, namentlich auch auf dem Gebiet der Privatbauthätigkeit, wenig erbaut“.⁵⁷ Deutlicher wurde Heinrich Emerich, als Leiter der Baupolizei von Bürgermeister Rudolf Schwander mit der 1910 verabschiedeten, völligen Neufassung der Straßburger Bauordnung betraut und „Pionier des neuen Baurechts in Elsaß-Lothringen“:⁵⁸ „Besonders auffallend, auch gegenüber den Bauten in den altdeutschen Großstädten, sind an Privatbauten die vielen nackten Giebelmauern, die sich aus dem bis vor kurzem in keiner Weise gezügelter Durcheinander von großen und kleinen Häusern ergeben haben.“⁵⁹ Dabei greift er vor allem die Spekulanten unter den Bauherren an: „Sie stellen die allen Schmuckes baren Mietskasernen zwischen die vornehmsten Villen an den schönsten Straßen, die Stallung neben die Kirche, wenn es nur materiellen Vorteil bringt. [...] Wenn in den neuen Stadtteilen von Straßburg sich kaum eine wirklich stimmungsvolle Straße, kaum ein harmonischer Platz findet, so hat zwar die vielfach unkünstlerische Führung der Straßen und Anlagen der Plätze zu diesem Ergebnis erheblich beigetragen, aber die private Bautätigkeit hat doch einen sehr beträchtlichen Teil der Schuld.“⁶⁰ Man muss diese harsche Kritik allerdings relativieren, da insbesondere Emerichs Urteil über den „unkünstlerischen“ Bebauungsplan stark von einer Zeit beeinflusst war, in welcher der akademische Historismus in städtebaulicher wie stilistischer Hinsicht in ganz Deutschland eine zunehmend negative Bewertung erlebte. Noch schonungsloser als die bereits zitierten Autoren äußert sich ein von Rolf Wittenbrock zu Tage geförderter anonymer Leserbrief, der bereits 1906 in der Straßburger Post abgedruckt wurde:

„Unter dem Schutz und in voller, durch keinerlei Rücksicht auf den Mitmenschen beschränkter Ausnutzung des hier geltenden Satzes „le droit de la propriété est sacré“ erfreuen wir uns einer fast grenzenlosen Baufreiheit. Es gibt z. B. bei uns nicht wie in allen anderen Städten in Europa Quartiere mit beschränkter Bauweise, in denen nur Villen gebaut werden dürfen, sondern der Besitzer des Grundstücks entscheidet in allen Stadtteilen völlig frei – nur durch sehr unwesentliche Polizeivorschriften in Schranken gehalten – über die Bauungsweise. So ist denn Straßburg dank dieser Freiheit zu einem Dorado der Bauspekulation geworden, die überall für das wilde Durcheinander von Villa und Mietskaserne gesorgt hat. [...] So haben wir jetzt glücklich in Straßburg ein Bauspekulantentum, wie es in diesem Umfang kaum in einer anderen Stadt bestehen wird, dem

das bauliche Schicksal ausgeliefert ist, wenn nicht die Stadtverwaltung kräftig dagegen vorgeht.“⁶¹

Für das Contades-Viertel, in weiten Partien sogar für das gesamte Kerngebiet der Neustadt, kamen die solche Übelstände schließlich unterbindende Bauordnung und der Staffelbauplan von 1910 zu spät und konnten nur noch hier und da etwas Schadensbegrenzung und Stadtbildkorrektur betreiben. Die strengerer, von der französischen Verwaltung übernommenen Gesetze entfalteten ihre Wirkung erst in den seitdem erschlossenen und hauptsächlich in der Zwischenkriegszeit überbauten Wohngebieten, zum Beispiel im Villenviertel Quartier des Quinze (Fünfezhnerwörth) und in den Vororten wie Cronenbourg. Hier manifestiert sich wohl auch die an deutschen Entwurfsmethoden und Stilvorstellungen orientierte Ausbildung der ortsansässigen Architekten an der Kaiserlich Technischen Schule, deren Entwicklung Christiane Weber in ihrem Aufsatz dargestellt hat. Erst unter französischer Herrschaft entstanden also offenbar ganze Stadtviertel, die man genau so auch in Deutschland finden könnte.

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

An unserem auf das Contades-Viertel fokussierten Einblick in Planung und Ausführung der Neustadt haben wir gelernt, dass die altelsässische Bürgerschaft bei der Entstehung der Stadterweiterung stets eine bedeutende Rolle gespielt und so unbewusst oder bewusst verhindert hat, dass sich – von einem Großteil, jedoch bei weitem nicht allen öffentlichen Gebäuden abgesehen – ein Stadtbild entwickelte, das sich genau so in irgend einem deutschen Staat wiederfinden könnte. Zum einen setzten sich die modernen Theorien des deutschen Städtebaus keineswegs so weit durch, dass man weder im Bebauungsplan noch – bis zum Jahr 1910 – hinsichtlich der Bauordnung von einer insgesamt deutschen Stadtplanung sprechen kann.⁶² Zum anderen gibt es kaum ein größeres zusammenhängendes bauliches Ensemble, das nicht von dezidiert französischen Stilformen durchsetzt wäre, und anteilig nur wenige Bauten, die ausschließlich in die deutsche Architekturschicht eingeordnet werden können.

Genau so wenig, wie man eine deutsche oder französische Dominanz in Städtebau und Stilformen zu erkennen vermag, scheint man eine der beiden Kulturen für das uneinheitliche Stadtbild verantwortlich machen zu können. Diese überwiegend biographischen Fragestellungen können erst durch die Forschungen des METABIO-Teams punktuell beantwortet werden. Es lässt sich jedoch bereits jetzt sagen, dass die Auftraggeber und Bewohner der Villen und Stadthäuser bis auf wenige Ausnahmen Angehörige der altelsässischen Oberschicht waren, die einen repräsentativen Wohnsitz in der Nähe des seit Generationen zu einem Wahrzeichen gewordenen Parks wünschten. Ihr Interesse an diesem innenstadt- wie parknahen und damit besonders

61_ Leserbrief in der *Straßburger Post* vom 09.07.1906, zitiert nach Wittenbrock, wie zit. in FN 51, Anm. 22, S. 228-229.

62_ Erst 1910 wurde eine völlig neu konzipierte Bauordnung verabschiedet, die umfassende städtebauliche und künstlerische Regelungen zum Schutz des Ortsbildes enthielt: *Bauordnung für die Stadt Straßburg*, Straßburg, DuMont Schauberg, 1910.

attraktiven Viertel stand in offensichtlichem Gegensatz zu den altelsässischen wie den aus dem Deutschen Reich zugezogenen Investoren und Spekulanten, denen es darum ging, ihre Grundstücke möglichst günstig zu bebauen, um ihren Besitz dann entweder gewinnbringend zu vermieten oder weiterzuverkaufen. Die von Altdeutschen dominierte Stadtverwaltung ließ die Spekulation gewähren: Einerseits war sie zum Abbau ihrer durch die Erweiterung verursachten hohen Schulden primär an der raschen Überbauung des Stadtgebiets interessiert und deshalb bemüht, durch nichts die Baulust zu hemmen. Andererseits befanden sich gerade auch unter den aus Deutschland zugezogenen Funktionären gewinnorientierte Bauherren.

Dass rund um den Contades ungeachtet so mancher Brüche dennoch ein baulich so interessantes Viertel entstehen konnte, ist vor allem dem intensiven Austausch zwischen deutschen, französischen und lokalen Bautraditionen zu verdanken. Er ließ an dem Park eine Reihe einzigartiger Villen und Wohnhäuser entstehen. Ihre eingehende Untersuchung ist im Rahmen des METACULT-Projekts als nächstes in Aussicht genommen. ♦

Le quartier de villas au Contades à Strasbourg. Évolution d'une morphologie urbaine dans le cadre des transferts culturels franco-allemands

Le quartier situé autour du parc historique du Contades, au nord de la place de la République, se caractérise par un paysage urbain peu homogène: le long des rues, des villas, des hôtels particuliers et des immeubles de rapport de différents standings se succèdent, révélant des tendances de planification variées. Tandis que la bourgeoisie strasbourgeoise établie entreprend la construction d'un quartier de villas luxueux dans le voisinage direct du parc, des spéculateurs locaux et extérieurs se soucient de changer le concept urbain initial et construisent des immeubles à haut rendement locatif. La démolition, dès la période allemande, des premières maisons au profit d'un tissu urbain fermé s'est poursuivie jusque dans les années 1980. Les différentes strates historiques sont perceptibles encore aujourd'hui, tel un palimpseste, bien que de la structure originelle seuls des reflets soient reconnaissables.

Les abords du parc du Contades ne se distinguent pas seulement par une typologie hétérogène mais aussi par une richesse stylistique: de même, on observe une confrontation des formes ornementales françaises et allemandes, qui se confondent et se synthétisent pour faire apparaître, sur de nombreux immeubles, un caractère stylistique bien strasbourgeois.

37_ Christian Weber, « Une autre voie : l'École impériale technique de Strasbourg (1895) », in Anne-Marie Châtelet, Franck Storme (dir.), *Des Beaux-Arts à l'Université, enseigner l'architecture à Strasbourg*, Strasbourg, ENSAS - Éditions Recherches, 2013, p. 146.

38_ À titre d'exemple on pourra comparer les cas de Strasbourg et de Mulhouse (voir note 16), deux exemples alsaciens, avec ceux de Rouen et de S-Étienne dont les écoles municipales techniques datent d'une, voire deux décennies plus tard ; voir respectivement Anne Bidois, « L'enseignement de la chimie à Rouen aux XIX^e et XX^e siècles », in Charmasson cité note 7, p. 123-139 ; Gérard Bode, « L'enseignement technique dans le département de la Loire entre 1815 et 1940 », in Carrier-Reunaud cité note 7, p. 109-123.

Deux « élèves architectes » se démarquent : Joseph Kaltenheiser et Auguste Kretzmeyer qui, tous deux, assistent au cours de dessin linéaire. Or, ces aspirants à l'architecture ne figurent ni parmi les élèves de l'École des beaux-arts, ni dans les annuaires professionnels de Strasbourg. Auront-ils fait leurs études et leur carrière ailleurs ? En tous les cas, on retrouve, plus tard, quatre élèves de cette « promotion » engagés dans les métiers d'architecture : Joseph Reiner, Chrétien Rosenthal (Rosenstiehl), Tobie (Tobias) Klein et Charles Stoltz. Ce dernier, connu à l'école comme sculpteur, est recensé dans les *Adressbücher* de 1901 à 1904 en tant qu'architecte, sous un nom et prénom germanisés « Karl Stolz ». Reiner et Rosenstiehl, ayant suivi le cours de dessin comme « menuisiers », figurent dans les annuaires comme maître-maçon et *Baumeister*, respectivement en 1854-1868, et 1874-1876. Tobie Klein, inscrit à l'école comme maçon, apparaît sous la rubrique *Architekten und Baumeister* dans l'*Adressbuch* de 1878 et de 1880. Certes, cet échantillon est loin d'être représentatif de l'ensemble des élèves de l'École municipale de dessin. La réelle contribution de cette dernière à la formation des architectes de Strasbourg appelle de plus amples recherches. Cependant, il permet d'entrevoir qu'il existe, chaque année, parmi les élèves quelques-uns qui visent et embrassent une carrière dans les métiers d'architecture, ce qui, compte tenu du fonctionnement de l'école pendant une vingtaine d'années, constitue une population non négligeable. Le destin de l'École municipale de dessin après l'annexion de l'Alsace à l'Empire allemand est encore moins connu que son activité avant 1870. Toujours est-il que lors de la création, à l'instigation du Reich, de la Technische Winterschule en 1874, celle-ci sera installée dans « les locaux de l'École municipale de dessin de la Grande Metzsig³⁷ », occupant physiquement sa place. « Ceci avait-il tué cela » ?

ÉCOLES TECHNIQUES, OBJET DE TRANSFERTS ?

Cet historique des établissements municipaux d'enseignement professionnel suscite plusieurs interrogations, notamment sur ces institutions comme objets de « transferts » ou d'échanges de modèles franco-allemands. Créée sous l'influence des écoles françaises « des arts du dessin » au tout début du XIX^e siècle, l'école strasbourgeoise s'écarte bientôt de son modèle parisien. Alors que ce dernier, qui servait d'« antichambre » à l'École des beaux-arts, évolue vers une école des arts décoratifs, celle-là, s'associant à un cours de « chimie pratique », devient au début des années 1830 une école « industrielle ». Peut-on y voir une influence des modèles allemands, d'autant plus que l'intérêt des municipalités pour l'enseignement technique paraît précoce et plus marquant en Alsace qu'ailleurs en France³⁸ ?

L'École municipale industrielle de Strasbourg peut-elle être considérée comme l'ancêtre de la Technische Winterschule fondée peu après l'annexion ?

Certes, celle-ci procède d'une initiative étatique et s'inscrit dans une lignée d'établissements d'enseignement technique allemands ; toujours est-il que son programme, au départ, ne diffère guère de celui de l'ancienne École industrielle. Cela paraît d'autant plus intéressant que la municipalité de Strasbourg a cherché une alternative à cette dernière dans la création de « cours spéciaux » dispensés au lycée, ce qui n'est pas sans rappeler le modèle allemand de *Realgymnasium*. Il est peu probable que tout cela relève d'une coïncidence. Néanmoins, la mise en évidence de reprises et d'interprétations de modèles nécessite des études comparatives plus approfondies. ♦

Architekturausbildung in Strasbourg: Von der Städtischen Zeichenschule (1803) zur Technischen Winterschule (1874)

Anhand der Geschichte kommunaler Einrichtungen zur Berufsausbildung soll in diesem Artikel der Blick auf die Rolle dieser Institutionen als Orte des „Transfers“ oder der Vermittlung zwischen deutschen und französischen Ausbildungsmodellen gerichtet werden. Gegründet im frühen 19. Jahrhundert nach dem Vorbild der französischen Zeichenschulen („écoles des arts du dessin“) wich die städtische Zeichenschule in Straßburg bald von ihrem Pariser Vorbild ab. Während sich letztere – als eine Art „Vorzimmer“ zur École des Beaux-Arts fungierend – allmählich zu Kunstgewerbeschule entwickelte, wurde die Straßburger Einrichtung in den frühen 1830er Jahren nach ihrer Vereinigung mit einem Vorkursus in angewandter Chemie zu einer Art Industrieschule. Möglicherweise könnte man darin den Einfluss des deutschen Systems erkennen? In den 20 Jahren ihres Bestehens wurde die „École municipale industrielle“ zum Sprungbrett für zahlreiche Kinder aus ärmeren Verhältnissen, beispielsweise J.G. Conrath, Stadtbaumeister der Stadt Straßburg zwischen 1854 und 1886. Die Frage stellt sich, ob man diese Schule als eine Vorgängerinstitution der Technischen Winterschule ansehen könnte, welche kurz nach der Annexion von Elsass-Lothringens gegründet wurde? Sicher, diese wurde von Seiten des Reichslandes initiiert und steht im Kontext des deutschen technischen Ausbildungssystems; dennoch bleibt festzuhalten, dass sich ihr Studienprogramm zunächst kaum von demjenigen der ehemaligen „École industrielle“ unterschied. Es erscheint unwahrscheinlich, dass dies lediglich Zufall gewesen sein soll. Nichtsdestotrotz wären vertiefende Vergleichsstudien zur Analyse der beiden Ausbildungsmodelle erforderlich, um die Evidenz dieser augenfälligen Kontinuität zu belegen.



IE ARCHITEKTUR- AUSBILDUNG AN DER KAISERLICH TECHNISCHEN SCHULE IN STRASSBURG IM KONTEXT DES TECHNISCHEN BILDUNGSWESENS IN DEUTSCHLAND

Christiane Weber

DIE TECHNISCHE WINTERSCHULE

Eduard von Moeller, der Ober-Präsident von Elsass-Lothringen, unterzeichnete am 26. Juni 1873 folgendes Schreiben, das als Gründungsdokument der Kaiserlich Technischen Schule in Straßburg angesehen werden kann und das mit den Worten begann: „Ich beabsichtige zu Michaeli auf dem ehemaligen Camerer'schen Grundstück [...] eine Winterbauschule eröffnen zu lassen [...]. Die Schule soll den Zweck verfolgen, einerseits künftige Wiesenbau- und Drainage-Vorarbeiter auszubilden, andererseits jungen Landwirten, welche später selbstständig Güter zu bewirtschaften haben, Gelegenheit zur Erwerbung von Kenntnissen in diesen Fächern zu geben.“¹

Eineinhalb Jahre später, im Dezember 1874, wird für diese Schule ein Programm verfasst, das ihren Zweck dahingehend präzisiert, dass „künftiges Hilfs- und Aufsichtspersonal für die Ausführung von Meliorationsarbeiten“² ausgebildet werden soll. Dabei muss der heute veraltete Begriff des Meliorationswesens erläutert werden, der Straßen- und Wegebau-, aber auch Flurbereinigungs- und Hochwasserschutzmaßnahmen umfasste. In diesem Aufgabenfeld, das heute von Tief- und Wasserbauingenieuren abgedeckt wird, bestand nach der Annexion von Elsass-Lothringens 1871 durch das neu gegründete Deutsche Reich ein hoher Bedarf an Fachpersonal. Insbesondere für die Rheinregulierung, die bereits Anfang des 19. Jahrhunderts sowohl von französischer als auch von deutscher Seite begonnen worden war, wurden neben Ingenieuren auch technisch ausgebildete Facharbeiter benötigt. Zudem ließen die geplanten Infrastruktur- und Stadterweiterungsmaßnahmen einen steigenden Bedarf an technischem Personal erwarten.

Zielgruppe der staatlicherseits eingerichteten Winterschule sollten „die Söhne kleinerer Landwirthe und ländlicher Arbeiter“³ sein. Zugangsvoraussetzung war daher die abgeschlossene

Volksschule, das Eintrittsalter sollte zwischen 15 und 25 Jahren liegen.⁴ Zum Leiter der Schule ernannte man den Direktor der städtischen Realschule, Dr. Ludwig, außer diesem waren noch drei weitere Realschullehrer und ein sogenannter Wiesenbaumeister – somit der einzige Fachmann im Kollegium – mit dem Unterricht betraut.⁵

Der erste Kurs begann im Winter 1874/1875 mit neun Schülern; der Unterricht fand nur in dieser Jahreszeit statt, da die Schüler im Sommer auf den Baustellen der verschiedensten staatlichen Ämter Praxiserfahrung zu sammeln hatten.⁶ Der Unterhalt der Schüler, die in einem Internat kaserniert waren, wurde durch das Land gewährt, da davon ausgegangen wurde, dass alle Schüler nach dem Abschluss in den Landesdienst eintreten würden.⁷

Der Lehrplan umfasste die Fächer Deutsch, Geometrie, Rechnen, Naturlehre, Zeichnen und praktische Geometrie sowie Schönschreiben. Anfangsschwierigkeiten ergaben sich vor allem bei der Beherrschung der deutschen Sprache, an der scheinbar alle Schüler bei der Aufnahmeprüfung gescheitert waren. Erklärt wird dies durch die Tatsache, dass die Schüler ihren Volksschulunterricht in französischer Sprache durchlaufen hatten – Deutsch war 1874 in Elsass-Lothringen erst seit drei Jahren Amtssprache. Die Schüler beherrschten nur den elsässischen Dialekt; zwei Schüler, die aus französischsprachigen Landesteilen kamen, sprachen gar kein Deutsch.⁸ Erst der Ausbau der deutschsprachigen Volksschule hob das Eingangsniveau an.

Eine der bedeutendsten, mit erheblichem finanziellen Aufwand und mit gewaltigem Prestigeanspruch unternommenen kulturpolitischen Maßnahmen nach der Annexion Elsass-Lothringens war die Einrichtung der neuen deutschen Universität in Straßburg.⁹ Die Analyse der technischen Winterschule in diesem Zusammenhang ergibt, dass mit dieser Schule neben der neuen Univer-

1_ ADBR: 46 D 286, Ober-Präsident von Elsass-Lothringen, Straßburg 26. Juni 1873, S. 1.

2_ ADBR: 46 D 286, Ober-Präsident von Elsass-Lothringen, Programm der technischen Winterschule für Meliorationsarbeiten, Straßburg 5. Dezember 1874, S. 1.

3_ ADBR: 46 D 2861, *Jahresbericht über die technische Winterschule in Straßburg pro 1874-1875*, Straßburg 1875, S. 3.

4_ Ebd., S. 11.

5_ Ebd., S. 3.

6_ Ebd., S. 5.

7_ Ebd., S. 4.

8_ Ebd., S. 4.

9_ Klaus Nohlen, *Baupolitik im Reichsland Elsass-Lothringen 1871-1918. Die repräsentativen Staatsbauten um den ehemaligen Kaiserplatz in Straßburg* (= Kunst, Kultur und Politik im Deutschen Kaiserreich, Band 5, zugl.: Diss. Uni Karlsruhe 1979), Berlin, Gebr. Mann, 1982.

10_ Carl-Friedrich Nebenius, *Über technische Lehranstalten in ihrem Zusammenhange mit dem gesammten Unterrichtswesen und mit besonderer Rücksicht auf die technische Schule zu Karlsruhe*, Karlsruhe, Müller, 1833, S. 1.

11_ Johannes H. Voigt, „Lehre zwischen Politik und Wirtschaft 1829-1864. Von der Real- und Gewerbeschule zur Polytechnischen Schule“, in: Johannes H. Voigt (Hg.), *Festschrift zum 150jährigen Bestehen der Universität Stuttgart* (= Beiträge zur Geschichte der Universität Stuttgart, Band 2), Stuttgart 1979, DVA, S. 13-138, hier S. 17.

12_ Gustav Grüner, *Die Entwicklung der höheren technischen Fachschulen im deutschen Sprachgebiet*, Braunschweig, Westermann, 1967, S. 25.

13_ Ebd., S. 25.

14_ 1. Jahresbericht, wie zit. in FN 3, S. 3, 5.

15_ ADBR : 46 D 286, 14. Jahresbericht über die technische Winterschule in Straßburg für 1887-1888, Straßburg 1888, S. 1.

16_ Ebd.

17_ Ebd.

18_ ADBR : 46 D 286, 15. Jahresbericht über die technische Winterschule in Straßburg für 1888-1889, Straßburg 1889, S. 1.

19_ Ebd., S. 7.

20_ ADBR : 46 D 286, 16. Jahresbericht über die technische Winterschule in Straßburg für 1889-1890, Straßburg 1890, S. 1.

21_ Ebd., S. 2.

22_ ADBR : 46 D 286, 17. Jahresbericht über die technische Winterschule in Straßburg für 1890-1891, Straßburg 1891, S. 5.

23_ Karl Statsmann, *Zur Geschichte der deutschen Frührenaissance in Strassburg i. E.*, Strassburg, Beust, 1906, S. 1.

24_ ADBR : 46 D 286, 21. Jahresbericht über die Kaiserlich Technische Schule in Straßburg für 1894-1895, Straßburg 1895, S. 14.

25_ Ebd., S. 4.

sität keine adäquate technische Ausbildungsstätte geschaffen wurde, die im Rang einer Technischen Hochschule entsprochen hätte. Die deutschen Technischen Hochschulen waren als sogenannte „polytechnische Schulen“ im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts in Prag, Wien, Karlsruhe, Berlin, Stuttgart, München und anderen deutschsprachigen Städten nach dem Vorbild der Pariser „École polytechnique“ gegründet worden.¹⁰ Ihr Aufstieg stand im Kontext der zunehmenden Industrialisierung und Technisierung der deutschen Länder. Aus ähnlich kleinen Anfängen wie dem der technischen Winterschule in Straßburg – die Stuttgarter Technische Hochschule hatte 1829 als „Vereinigte Real- und Gewerbeschule“ ebenfalls mit Realschullehrern als Lehrpersonal begonnen¹¹ – hatten sich die polytechnischen Schulen bis in die 1870er Jahre jedoch bereits zu wissenschaftlichen Hochschulen entwickelt, die in Konkurrenz mit den etablierten Universitäten standen.

War in der Anfangszeit der polytechnischen Schulen die Aufnahme von Lehrlingen und Handwerkern üblich, so bedingte der immer höher angesetzte wissenschaftliche Anspruch deutlich angehobene Eintrittsbedingungen. Zugangsvoraussetzung zu einer Technischen Hochschule war nun die Vorbildung an einer Realschule oder einem realistischen Gymnasium. Die Ausbildung mittlerer Techniker war an diesen Lehranstalten nicht mehr möglich.¹² Für diese Handwerker mit Volksschulabschluss und einer praktischen Tätigkeit auf der Baustelle oder in einem Betrieb ergab sich damit erneut ein Bedarf an Ausbildungsstätten für die mittlere technische Laufbahn in den Landesverwaltungen.¹³ Diese sogenannten mittleren technischen Ausbildungsstätten, die im zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts in den deutschen Ländern noch in den Anfängen steckten, sind somit als Vorbild für die Straßburger technische Winterschule zu nennen. Explizit wird im ersten Jahresbericht auf das Großherzogtum Baden verwiesen, womit die „Großherzoglich Badische Wiesenbauschule“ in Offenburg gemeint sein dürfte.¹⁴

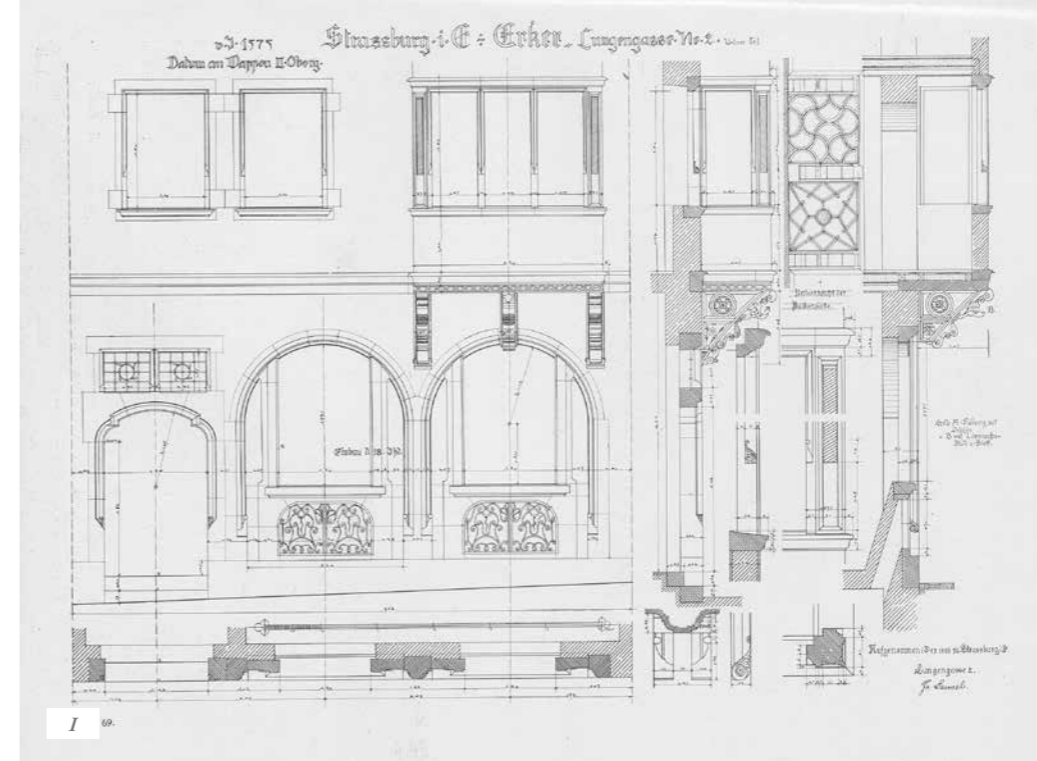
Damit war also die Einrichtung der technischen Winterschule in Straßburg im Gegensatz zur Neugründung der Universität keine prestigeträchtige kulturpolitische Manifestation, sondern eher eine aus dem unmittelbaren Bedarf heraus motivierte Maßnahme, die pragmatisch und mit anfangs geringem Einsatz an zusätzlichem Personal vorgenommen wurde. Dafür spricht auch, dass kein eigenes Gebäude erbaut wurde, sondern die wenigen Schüler in den Räumen der städtischen Zeichenschule in der Großen Metzger unterrichtet wurden.

DIE BAUGEWERKESCHULE

Die Schule in Straßburg war ein Erfolg und zwölf Jahre später, im Winter 1886/1887, unterrichteten hier schon zehn Lehrer, von denen drei als Meliorationsbauinspektoren oder Regierungsbaumeister aus der Praxis kamen. Die Schüler

mussten vier Kurse absolvieren, was jeweils vier Monate theoretischen Unterricht im Winter bedeutete. 1887 konnte vermerkt werden, dass „die neu eintretenden Zöglinge von Jahr zu Jahr eine bessere Vorbildung zeigten“.¹⁵ Hier griff wohl der Ausbau der Volksschulen, der im Elsass nach 1871 von staatlicher Seite stark vorangetrieben worden war. Die technische Winterschule konnte aufbauend auf dieser Vorbildung das Niveau in den technischen Fächern anheben, es wurden mehr technische Stunden eingeführt. Dazu wurde die Unterrichtsdauer im Winter von vier auf fünf Monate erhöht. Auch teilte man den letzten Kurs in zwei Parallelklassen: zwischen Schülern, die in den Landesdienst eintreten wollten und Schülern, die in die Privatwirtschaft zu wechseln beabsichtigten¹⁶, denn die Schule bildete nun nicht mehr nur für den Landesdienst aus, sondern stand auch „Privattechnikern und Bauhandwerkern aller Art“¹⁷ offen.

Diese Teilung des vierten Kurses in zwei Parallelklassen ab dem Winterkurs 1886/1887 war der erste Schritt hin zu einer eigenen Abteilung für das Baugewerk. Als Lehrziel wird das „Entwerfen einfacher Wohn- und Nutzbauten“ angeführt.¹⁸ Die Schüler wurden im vierten Kurs in Deutsch, Mathematik, Baukunde, Freihandzeichnen, Entwerfen und Mechanik unterrichtet. Zudem standen zwei Stunden Turnen auf dem Stundenplan.¹⁹ Folgerichtig wird im 16. Jahresbericht dann auch von einer „Fachschule für Wasser-, Wege- und Wiesenbau“ sowie von einer „Fachschule für Hochbau (Baugewerkschule)“²⁰ gesprochen. Auch wurde den Absolventen erstmals ein zweijähriges Baupraktikum zwischen Ende der Volksschule mit 14 Jahren und dem Eintritt in die technische Winterschule mit 16 Jahren empfohlen.²¹ In den folgenden Jahren begann die Teilung der Kurse zwischen den Abteilungen für Tiefbau und Hochbau immer früher. Ab 1890 besuchten die Hochbauschüler schon im zweiten Kurs das eigenständige Fach „Bauformenlehre“, wo die unterschiedlichen Säulenordnungen vermittelt wurden. Die Tiefbauschüler hörten zur gleichen Zeit „Pflanzenkunde“.²² Im dritten Kurs waren die Fächer schon vollständig getrennt. Die Baugewerkschüler mussten im Fach „Bauformenlehre“ ein „kleineres Gebäude mit vollständiger Ausarbeitung der Detailzeichnungen in 1/10 und 1/1“ erarbeiten. Zum Fach „Praktische Geometrie“ gehörte auch das „Aufnehmen eines Gebäudes mit zugehöriger Umgebung und Aufzeichnen des Lageplans“. Dieses Fach sollte unter Karl Statsmann, einem Bauhistoriker, der sich intensiv mit der historischen Bausubstanz Straßburgs und des Elsass vor allem in der Renaissance beschäftigte, bemerkenswerte Schülerarbeiten hervorbringen (Abb. 1).²³ Im vierten Kurs war „Entwerfen einfacher Wohn- und Nutzgebäude“ Pflicht.²⁴ Ab dem Winterkurs 1894/95 wurden die Abteilungen getrennt geführt und nur die „allgemeinbildenden Lehrfächer (Mathematik, Deutsch u. s. f.)“²⁵ wurden gemeinsam unterrichtet. Damit war die Herausbildung der eigenen Abteilung Hochbau abgeschlossen.



Diese Abteilung wird 1890 erstmals explizit als „Baugewerkschule“ bezeichnet.²⁶ Diese technischen Bildungseinrichtungen waren ursprünglich als Fortbildungsschulen entstanden, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts oft privat geführt worden waren. Sie bereiteten Maurermeister auf die Meisterprüfung vor, da an das Baugewerbe gegenüber anderen Handwerken höhere theoretische Anforderungen bestanden.²⁷ Eine der ersten staatlichen Baugewerkschulen war in Stuttgart eingerichtet worden, als an der dortigen polytechnischen Schule das Eintrittsalter der Schüler schrittweise angehoben worden und der Realschulabschluss als Zulassungsvoraussetzung nötig war.²⁸ Da die „außerordentlichen Schüler“, die sogenannten „Winterschüler“, die meist aus dem Baugewerbe stammten und nur einen Volksschulabschluss hatten, dem Unterricht nicht mehr folgen konnten, gliederte man deren Ausbildung aus. Bisher hatten sie in den Wintermonaten nur ausgewählte Vorlesungen hören können. Sie wurden ab 1845 an der eigens dafür geschaffenen „Winterbaugewerkschule“ unterrichtet, die bis 1845 in den Räumen der polytechnischen Schule verblieb.²⁹ Diese „Winterbaugewerkschule“, die seit 1864 auch im Sommersemester Unterricht anbot, nannte sich ab 1865 „Königliche Baugewerkschule“.³⁰ 1878 gründete auch das Großherzogtum Baden mit der „Großherzoglich Badischen Baugewerkschule“ eine staatliche technische Mittelschule, die in zwei Vor- und drei halbjährigen Fachklassen „mittlere Bautechniker“ ausbildete und die der Entwicklung der technischen Winterschule in Straßburg als Vorbild gedient haben könnte.³¹

DIE KAISERLICH TECHNISCHE SCHULE

Das Jahr 1895 stellt in mehrfacher Hinsicht ein wichtiges Datum für die Straßburger technische Winterschule dar. Seit 1894 gab es auch Sommerkurse. Den Schülern stand es weiterhin frei, den Unterricht nur im Winter zu besuchen; noch 1911 wird diese Möglichkeit eingeräumt,

allerdings mit der Empfehlung, die ersten vier der nun sechs Semester am Stück zu besuchen. Außerdem änderte die Schule 1895 erstmals ihren Namen: sie wurde in „Kaiserlich Technische Schule in Straßburg“ umbenannt und unterstand dem „Ministerium für Elsaß-Lothringen, Abteilung Landwirtschaft und öffentliche Arbeiten“. Es gab einen Aufsichtsrat, der aus einem Regierungskommissar, dem Bürgermeister und dem Baurat der Stadt Straßburg sowie einer Anzahl von Mitgliedern aus technischen Berufen bestand, die auf jeweils drei Jahre vom Ministerium berufen wurden.³² Die Schülerzahlen waren deutlich angestiegen: Es wurden nun 262 Schüler unterrichtet, 205 davon an der Abteilung Hochbau.³³ In diesen Zahlen spiegelt sich der Bauboom nach der Krise der Gründerjahre, der in Straßburg durch die Stadterweiterung um die sogenannte deutsche Neustadt, „la ville allemande“, besonders deutlich wird. Für die Kaiserlich Technische Schule wurde durch die Stadt Straßburg nun auch endlich ein neues eigenes Gebäude in der Schochstraße 4 nach den Plänen des Stadtbaumeisters Johann Karl Ott errichtet, das im Herbst 1896 bezogen werden konnte (Abb. II).³⁴ Es unterrichteten nun insgesamt 25 Lehrer, 14 kamen vom Fach, und einer der Lehrer trug den Professorentitel; auch der Architekt Carl Roese (auch: Röse), der unter anderem 1897 die heute noch erhaltene Villa Busse in der Rue Ehrmann 16 in mustergültiger deutscher Neurenaissance erbaute, war im Lehrkörper vertreten.³⁵ Interessant ist zudem die Feststellung, dass laut Lehrplan des ersten Kurses im Fach „Naturlehre“ auch „Atmosphärische Elektrizität, Telegraph und Telephon“ Unterrichtsthemen waren.³⁶

In den folgenden Jahren bis zum Ersten Weltkrieg erfuhr die Kaiserlich Technische Schule einen weiteren Ausbau, der sich vor allem in der zunehmenden Anzahl der Abteilungen neben der Baugewerkschule und der Abteilung Tiefbau widerspiegelt. 1897 kam eine sechsklassige Maschinenbauabteilung mit Vorschule hinzu, als vierte Abteilung eine städtische Fachschule

26_ 16. Jahresbericht, wie zit. in FN 20, S. 1.

27_ Grüner, wie zit. in FN 12, S. 95.

28_ Gerhard Zweckbrunner, *Ingenieurausbildung im Königreich Württemberg. Vorgeschichte, Einrichtung und Ausbau der Technischen Hochschule Stuttgart und ihrer Ingenieurwissenschaften bis 1900. Eine Verknüpfung von Institutions- und Disziplinengeschichte* (= Schriften des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim, Band 2, zugl.: Habilitation Uni Stuttgart 1987), Stuttgart, Konrad Theiss, 1987, S. 116.

29_ Wolfgang Biegert, „Von der königlichen Baugewerkschule zu Fachhochschule für Technik Stuttgart“, in: Rolf Schmalor (Hg.), *Von der Winterschule zur Fachhochschule. 1832-1982. 150 Jahre Bauschule Stuttgart*, Stuttgart, Poller, 1982, S. 10-31, hier S. 10.

30_ Ebd., S. 10.

31_ Grüner, wie zit. in FN 12, S. 25.

32_ 32. Jahresbericht und Geschichte der Kaiserl. Technischen Schule zu Straßburg i. Els., Straßburg 1906, S. 3-4.

33_ 21. Jahresbericht, wie zit. in FN 24, S. 7.

34_ Vincent Bertaud du Chazaud, *L'École Nationale Supérieure des Arts et Industries de Strasbourg (ENSALS). De l'École en général (1874-1998). De son Département Architecture en particulier (1848-1998)*, Mémoire de DEA en Histoire de l'architecture moderne et contemporaine, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1999, S. 21.

35_ 21. Jahresbericht, wie zit. in FN 24, S. 7-8. Carl Roese wird in den Adressbüchern von 1890-1904 geführt, aber erst seit dem Jahr 1901 mit dem Professorentitel. Frdl. Mitteilung von Shahram Hosseinabadi. Die Villa des Oberst a. D. Busse in der Ehrmannstraße 16 erbaute Architekt C. Roese, Steinring 47. AVCUS, 776 W 161. Frdl. Mitteilung von Tobias Möllmer.

36_ Ebd., S. 9.

1. Karl Statsmann, studentische Bauaufnahme eines Erkers in der Lungengasse Nr. 2 in Straßburg, gebaut in 1575 (K. Statsmann, *Zur Geschichte der deutschen Frührenaissance in Strassburg i. E.*, Strassburg, 1906, S.65)

für Gewerbe- und Mittelschullehrer, die jedoch nur bis 1903 an der Kaiserlich Technischen Schule verblieb. 1899 wurde als letzte die bisher eigenständige Feldmesserschule angegliedert, die ausschließlich für den Landesdienst ausgebildete.³⁷ Auch sie ist wohl im Zusammenhang mit dem Ausbau der städtischen Infrastruktur und der Anlegung eines Grundbuchkatasters zu sehen.



37_ 32. Jahresbericht, wie zit. in FN 32, S. 43.

38_ Ebd., S. 5.

39_ Ebd., S. 6.

40_ Ebd.

41_ Ebd., S. 7.

42_ Ebd., S. 8.

43_ Ebd., S. 5.

44_ Grüner, wie zit. in FN 12, S. 84.

45_ Ebd., S. 85.

46_ Ebd., S. 92.

Die Aufnahmebedingungen entsprachen dem Status der Schule als mittlere technische Ausbildungsstätte: erforderlich waren der Abschluss der Volksschule, das erfüllte 16. Lebensjahr, ein Zeugnis über gutes Verhalten und der Nachweis einer zweijährigen Tätigkeit in einem Bauhandwerk oder einer Handwerkslehre. Eine Ausnahme bestand für Schüler, deren Schulbildung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst berechtigte. Dieses sogenannte „Einjährige“ bedeutete, dass die Schüler die Untersekunda – die heutige 10. Klasse – eines Gymnasiums oder eines Realgymnasiums erfolgreich bestanden hatten. Sie konnten nach dem zweiten Lehrjahr direkt aufgenommen werden. Auch für die Feldmesser-Abteilung war die Reife für die Prima eines Gymnasiums (11. Klasse) oder Realgymnasiums, oder für die zweite Oberrealschulklasse erforderlich.³⁸ Außerdem konnten in sämtlichen Abteilungen „ältere Techniker, die sich in einzelnen Fächern ausbilden wollen, als Hospitanten aufgenommen werden“.³⁹ Das entsprach den „Winterschülern“ in der Frühzeit der technischen Hochschulen.

Die Abteilungen für Hoch- und Tiefbau waren so angelegt, dass die Schüler die Monate von August bis Oktober in der Praxis verbringen sollten. Zudem konnte der Besuch der einzelnen Kurse unterbrochen werden, was „nicht selten [...] im Sommer“⁴⁰ geschah, da die Schüler auf den Baustellen das nötige Geld für den weiteren Schulbesuch verdienen mussten. Denn die Ausbildung war nun schulgeldpflichtig, da nicht mehr ausschließlich für den Staatsdienst Personal ausgebildet wurde. Begabten Studierenden mit elsässisch-lothringischer Staatsangehörigkeit konnte jedoch ein Schulgeldnachlass und Stipendien gewährt werden.⁴¹

Das Abschlusszeugnis nach sechs Kursen wurde von der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, vom Reichs-Marineamt und dem Königlich Preußischen Staatsministerium als Zugangsberechtigung für den mittleren technischen Staatsdienst in Preußen anerkannt.⁴² Diese Regelung war von großer Bedeutung, da die Absolventen somit in allen von Preußen regierten Landesteilen des Deutschen Reichs als Beamte in den begehrten Staatsdienst eintreten konnten. Um als „Kommunalbaumeister“ gemäß § 56 Ziffer 6 der Gemeindeordnung zugelassen zu werden, musste allerdings das „Einjährige“, der mindestens zweisemestrige Besuch einer Technischen Hochschule sowie eine mehrjährige Berufspraxis nachgewiesen werden.

Die Kaiserlich Technische Schule in Straßburg verfügte damit über eine Abteilung für Hochbau (die sogenannte Baugewerkschule) mit sechs Halbjahresklassen zur Ausbildung des bautechnischen Personals. Als Berufsziele werden im Jahresbericht 1906 genannt: Bauaufseher, Bau- und Eisenbahnzeichner, Bautechniker, Bahnmeister, Garnisonsbauwart, Stadtbau-Assistent, Bauunternehmer, hochbautechnischer Eisenbahnsekretär und technischer Sekretär in der Kaiserlichen Marine und der Königlich Preußischen Allgemeinen Bauverwaltung.⁴³

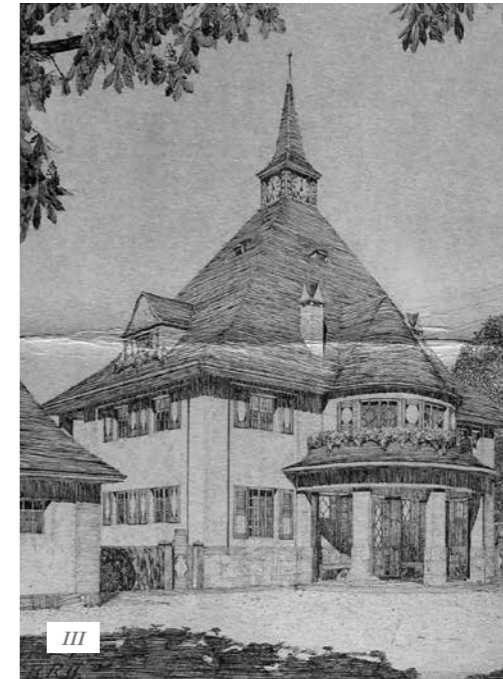
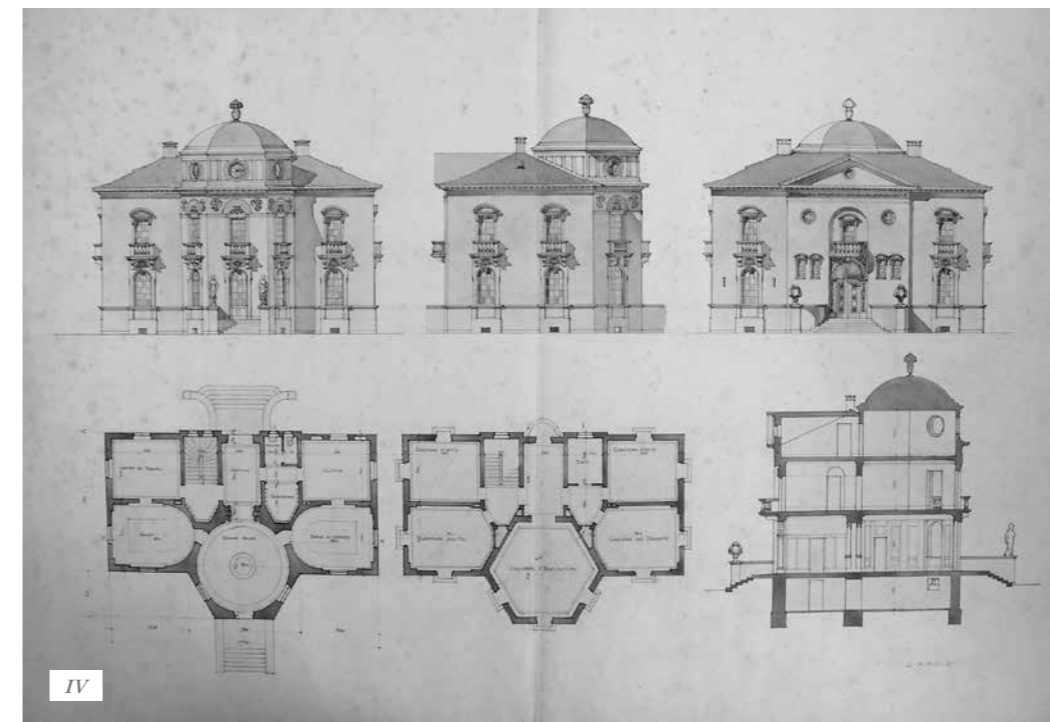
Dabei spielte die Frage nach der Stellung der Baugewerkschulabsolventen zu den Abgängern der Architekturabteilungen der Technischen Hochschulen eine wichtige Rolle. Überschneidungen wollte man vor allem in Preußen vermeiden.⁴⁴ 1872 war der „Verband Deutscher Baugewerksmeister“ (ab 1885 „Innungsverband deutscher Baugewerksmeister“) gegründet worden, der sich in den kommenden Jahren zunehmend mit Fragen der Ausbildung an den Baugewerkeschulen befasste. So proklamierte er 1879 die sogenannten „Casseler Thesen“, die auch Aufnahmevoraussetzungen festlegten: Volksschulabschluss, und ein mindestens zweijähriges Baupraktikum. Die Abschlussprüfungen sollten durch einen Staatskommissar abgenommen werden und Handwerkern als theoretischer Teil der Meisterprüfung anerkannt werden. Für die Organisationsform wurde vorgeschlagen, „dass die Baugewerkschulen Staatsanstalten werden unter der Mitwirkung der Kommunen“.⁴⁵ Vor allem die Diskussion über die Zugangsregelungen trennte Preußen von den süddeutschen Staaten: Dort war zumeist das sogenannte „Einjährige“ Zugangsvoraussetzung.⁴⁶ Standespolitisch betrachtet war damit begabten Volksschülern die Aufnahme in eine Baugewerkeschule und damit ein sozialer Aufstieg im Gegensatz zu den preußischen Ländern nicht möglich. Die Zulassungsvoraussetzungen in Straßburg zeigen, dass man sich diesbezüglich im Baufach an die preußische Regelung hielt.

Mit der Baugewerkeschule hatte sich also neben der Technischen Hochschule (TH) eine Ausbildungsstätte für „mittlere Techniker“⁴⁷

herausgebildet. Diese praxisnahen „mittleren Techniker“, sollten zu einer Art „höheren Meistern“⁴⁸ ausgebildet werden, für die die Baupraxis ein wesentlicher Teil der Ausbildung war, und die unter den an den Polytechniken ausgebildeten wissenschaftlichen Technikern, den sogenannten Ingenieuren, rangieren sollten.⁴⁹ Öffentliche Kritik äußerte der 1903 gegründete „Bund Deutscher Architekten“ (die Standesvertretung der TH-Absolventen), der den Baugewerkschul-Absolventen vorwarf, „das in der architektonischen Formenlehre Gelernte wahllos auf einfache Bürgerhäuser zu übertragen (z. B. antike Säulenordnungen)“ (Abb. V).⁵⁰

Hinter diesen Angriffen ist der zunehmende Konkurrenzkampf um die begehrten Staatsstellungen zu sehen, die den Baugewerks-Absolventen ebenfalls offen standen.⁵¹ Die TH-Absolventen hätten die Konkurrenten gerne auf die Bauausführung eingeschränkt und von den entwerferischen Aufgabenstellungen ausgeschlossen. Die Prüfungsordnungen und Abschlussprüfungen der Kaiserlich Technischen Schule in Straßburg beinhalteten jedoch das „Entwerfen einfacher Wohn- und Nutzgebäude“⁵² (Abb. III, IV). Die Bauentwurfslehre nahm sogar zunehmend mehr Raum im Lehrplan ein: 1908 wurden insgesamt in den sechs Semesterkursen 18 Stunden „Entwerfen von Baukonstruktionen“, 30 Stunden „Allgemeines Entwerfen“ und 10 Stunden „Landwirtschaftliches Entwerfen“ gelehrt.

Um Konflikte zu vermeiden, schränkte der durch die Oberlehrer an Baugewerkeschulen gegründete „Verein der Architekten und Ingenieure an preußischen Baugewerkschulen“ die Aufgabenfelder der Baugewerksabsolventen nominell auf die „Bearbeitung einfacher Bauten im Sinne der Pflege der Heimatkunst“⁵³ ein. Diesen Vorgaben scheint man in Straßburg



jedoch nur teilweise gefolgt zu sein. „Stillehre“ wird zwar 1909 in „Baugeschichte“ umbenannt, doch der Stundenplan⁵⁴ weist verglichen mit der vom „Verein der Architekten und Ingenieure an preußischen Baugewerkschulen“ empfohlenen Stundentafel⁵⁵ von 1908 ein ganzes Semester mehr aus (sechs statt fünf Kurse) und deutlich mehr Stunden in entwurfsbezogenen Lehrfächern.

Bereits in deutscher Zeit zeichnete sich auch eine Problematik ab, die innerhalb des französischen Systems die Diskussion nach dem Zweiten Weltkrieg bestimmen sollte: die Berufsbezeichnung der Absolventen der Kaiserlich Technischen Schule. Denn seit 1909 versuchten

47_ Zweckbronner, wie zit. in FN 28, S. 116.

48_ Grüner, wie zit. in FN 12, S. 24.

49_ Laut Franz Grashof, dem ersten Direktor des VDI (Verein Deutscher Ingenieure, gegründet 1856). Grüner, wie zit. in FN 12, S. 24.

50_ Ebd., S. 87. 51_ Ebd., S. 88.

52_ 21. Jahresbericht, wie zit. in FN 24, S. 14.

53_ Grüner, wie zit. in FN 12, S. 88.

54_ AVCUS: 2 MW 909, *Einrichtung, Lehrpläne im 35. Jahresbericht und Geschichte der Kaiserl. Technischen Schule zu Straßburg i. Els.*, Straßburg 1909, S. 17.

55_ Grüner, wie zit. in FN 12, S. 90.

II. Johann Karl Ott, Hauptgebäudes der Kaiserlich Technischen Schule an der Rue Schoch (rechts im Bild), 1896 bezogen (Ansichtskarte, undatiert)

III. R. E. Rompel, „Dorfschule: Schaubild“, Studienarbeit unter Karl Statsmann (ENSAS, Bestand Rompel)

IV. Charles Adam, Projekt für ein Villa 1921 (ENSAS, Bestand Charles Adam)

56_ Ebd., S. 93.

57_ Ebd., S. 93.

58_ Nach den Prüfungsordnungen von 1874, 1881 und 1902. Wie FN 29, S. 12.

59_ AVCUS: 2 MW 905, *Memorandum über die Errichtung einer sechsten technischen Fakultät an der Kaiser-Wilhelm-Universität zu Straßburg*, Manuskript, o. D., S. 5.

60_ Ebd.

61_ AVCUS: 2 MW 905, Felix Klein, *Universität und Technische Hochschule. Vortrag gehalten in der ersten allgemeinen Sitzung der 70. Versammlung deutscher Naturforscher und Aerzte in Düsseldorf am 19. September 1898*, Leipzig, Vogel, 1898.62_ Karl-Heinz Manegold, *Universität, Technische Hochschule und Industrie. Ein Beitrag zur Emanzipation der Technik im 19. Jahrhundert unter Berücksichtigung der Bestrebungen Felix Kleins* (= Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 16), Berlin, Duncker & Humblot, 1970, S. 244-248.

63_ Ebd., S. 195-197.

64_ Memorandum, wie zit. in FN 59, S. 2

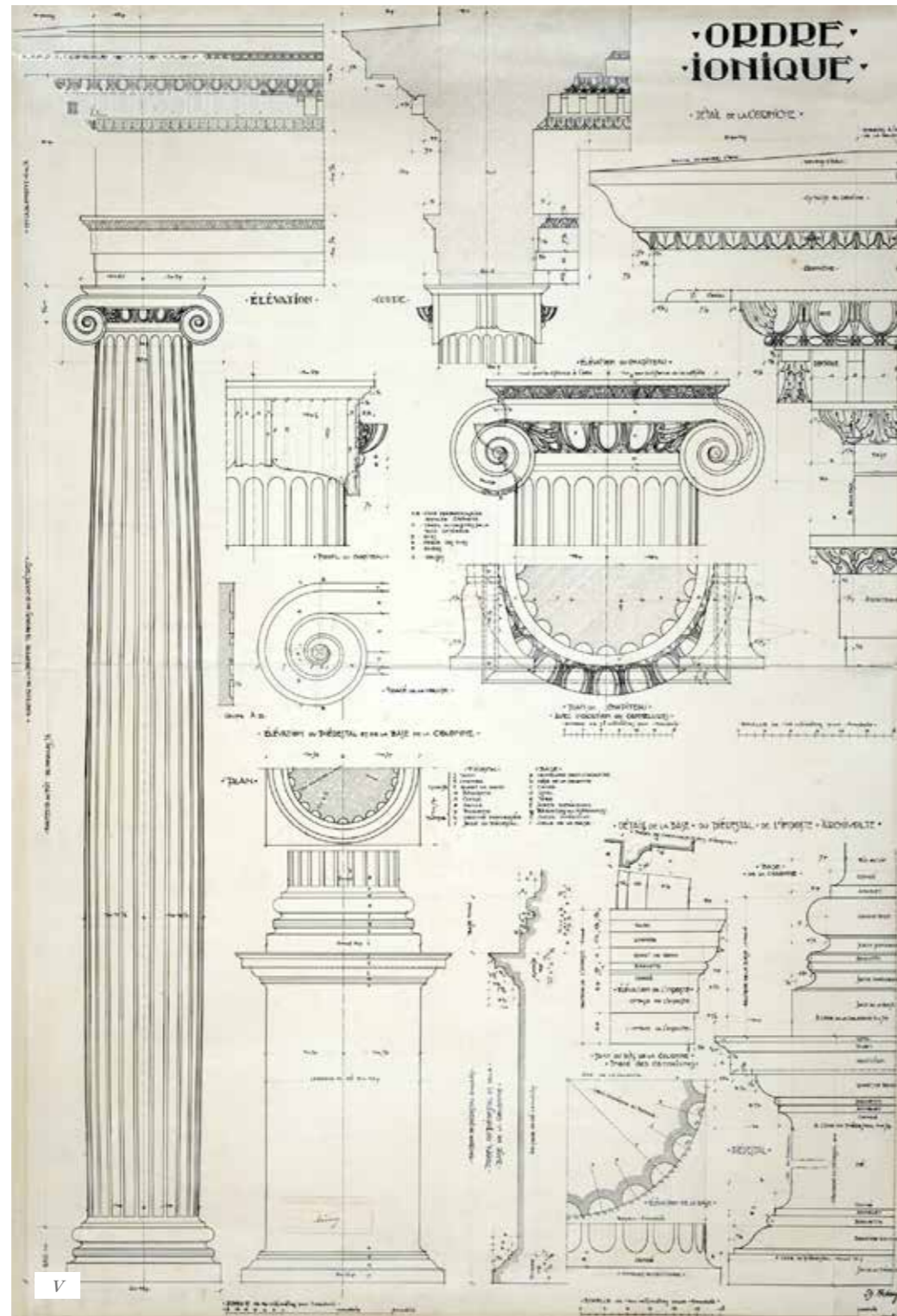
65_ Ebd., S. 7.

66_ Ebd.

im deutschsprachigen Raum die Akademiker, d. h. die Absolventen der Architekturabteilungen der Technischen Hochschulen, den Titel Architekt gesetzlich schützen zu lassen.⁵⁶ Diese Initiative stieß auf den Widerstand der Baugewerkschul-Absolventen als „Baumeister“ und die TH-Absolventen als „Oberbaumeister“ zu bezeichnen.⁵⁷ In Württemberg wurde seit 1874 nach bestandener Staatsprüfung als Abschluss der Ausbildung an der Baugewerkschule der Titel „Bauwerkmeister“ verliehen.⁵⁸

EINE TECHNISCHE FAKULTÄT AN DER UNIVERSITÄT STRAßBURG?

In Straßburg dachte man jedoch auch daran, den Architekten eine akademische Ausbildung im Elsass selbst zu ermöglichen. Bisher mussten sie zum Studium an Technische Hochschulen ins Reichsland gehen, bevorzugt an jene im Südwesten: die Technischen Hochschulen in Karlsruhe, Stuttgart oder München. Viele Elsässer schickten jedoch „ihre Söhne zur technischen Ausbildung lieber nach Frankreich oder



V. Charles Adam, „Ordre ionique, détail de la colonne“ 1928-1929 (ENSAS, Bestand Charles Adam)

in die Schweiz“⁵⁹. Um 1900 wurde erwogen, ob nicht in Straßburg wenigstens eine eigene technische Fakultät eingerichtet werden sollte.

Eine Delegation aus Straßburg hatte die Hundertjahrfeier der Technischen Hochschule Berlin 1899 besucht und verfasste unter den dort gewonnenen Eindrücken ein „Memorandum über die Errichtung einer sechsten technischen Fakultät an der Kaiser-Wilhelm-Universität zu Straßburg“⁶⁰. Grundlage der Überlegungen war ein Vortrag des Göttinger Professors Felix Klein, der 1898 publiziert worden war und sich als Sonderdruck auch in den Straßburger Archiven fand.⁶¹ Kleins Bestrebungen zielten darauf, den immer mehr eskalierenden Konkurrenzkampf zwischen den neuen Technischen Hochschulen und den Universitäten dadurch zu entschärfen, dass an den Universitäten selbst technische Fakultäten eingerichtet würden. Dieses Modell konnte er zum Teil an der Universität Göttingen umsetzen.⁶² Neben Breslau und Danzig versuchte Klein dieses Modell auch in Straßburg durchzusetzen.⁶³ Dabei wird ausdrücklich auf die „blühenden technischen Mittelschulen“ im Elsass verwiesen und betont: „Wir sind weit davon entfernt, die segensreiche Wirksamkeit dieser Schulen zu verkennen oder beschränken zu wollen. Sie haben aber eine andere Aufgabe als die Hochschule und beiderlei Anstalten können nebeneinander gedeihen. Sie werden sich im Gegenteil eher gegenseitig stützen und fördern als beeinträchtigen.“⁶⁴ Daher wird empfohlen, die „Auswahl der vertretenen Fächer nicht zu sehr zu beschränken, und z. B. das Fach Bauingenieure auszuschließen.“⁶⁵ Auch von der Variante, auf den Hochbau zu verzichten, wird abgeraten, da befürchtet wird, „daß die ersten (im Sinne von besten) Lehrer verwandter Fächer die für beide Zweige des Bauwerks nötig sind, Bedenken tragen werden, an dieser Anstalt zu wirken, an der sie keine Architekten unter ihren Schülern finden werden.“⁶⁶ Diese Pläne Kleins kamen allerdings nie zur Ausführung. Sie scheiterten einerseits am Widerstand der Universitäten, andererseits an der Ablehnung des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI), der selbstständige Technische Hochschulen forderte.⁶⁷

DIE ÉCOLE NATIONALE TECHNIQUE (ENTS)

Weitere Bestrebungen in dieser Richtung fanden mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs 1914 ihr Ende. Die Kaiserlich Technische Schule musste mit Kriegsbeginn das Festungslazarett aufnehmen.⁶⁸ Zahlreiche Lehrer und Schüler waren zum Militärdienst eingezogen worden⁶⁹, dennoch wurde der Unterricht in provisorischen Räumen auch während des Krieges fortgesetzt.⁷⁰ Zu Beginn des Wintersemesters waren allerdings nur noch 27 Schüler an der Baugewerkabteilung eingeschrieben.⁷¹ Erst 1919 konnte der Unterricht endlich wieder im Hauptgebäude in der Rue Schoch fortgesetzt werden, nachdem das Gebäude vom Militär freigegeben worden war.⁷² 1920 sanierte die Stadt Straßburg die Schule, für deren Bauunterhalt sie wie schon vor dem

Krieg zuständig war.⁷³ In den folgenden Jahren wurde heftig um den Fortbestand und die Form der Kaiserlich Technischen Schule gerungen, die in École Nationale Technique de Strasbourg (ENTS) umbenannt worden war. Trotz dieser Unsicherheit nahmen die Schülerzahlen rasch zu.⁷⁴ Einige Lehrer verblieben auch nach 1918 an der Schule, unter ihnen Pierre Iltis, einer der späteren Direktoren.⁷⁵ Der Unterricht musste auf Französisch umgestellt werden. Dafür gab es wie schon 1874 zusätzlichen Sprachunterricht, nur diesmal in Französisch.⁷⁶ Noch der Mitschrieb des Schülers Charles Adam aus dem Schuljahr 1926/1927 im Fach Baukonstruktion ist in großen Teilen zweisprachig.⁷⁷ Interessant ist auch zu vermerken, dass bei den Ziegelformaten unterschieden wird zwischen dem „format alsacien“, dem „format bourguignon“ und dem „format parisien“. Dabei entspricht das „format alsacien“ dem deutschen Normziegel 25 x 12 x 6,5 cm3 (Abb. VI).⁷⁸

Anfangs wurde die Neugründung einer École des Arts et Métiers in den wieder zu Frankreich gelangten östlichen Départements erwogen, was das Ende der Schule bedeutet hätte. Bald jedoch diskutierte man die Umwandlung der Schule selbst in eine École des Arts et Métiers und damit ihre Eingliederung in das französische Unterrichtssystem.⁷⁹ Als Vorteile der ENTS im Vergleich zu einer École d'Arts et Métiers wurde neben speziellen Kursen in „construction mécanique“ auch die herausragende Qualifikation der Lehrer angeführt. Der Abstand zu einer École d'Arts et Métiers bestünde nur im fehlenden „concours d'entrée“. Außerdem verbrächten die Schüler an einer École d'Arts et Métiers halbtags ihre Zeit in den Werkstätten. An der ENTS war dieser praktische Teil der Bildung in Industriepraktika, die in den zwei Jahren vor Studienbeginn zu leisten waren, ausgelagert. Die Schüler durchliefen ein Vollzeitstudium. Die Übernahme des Systems der École d'Arts et Métiers hätte die Einrichtung von Schulwerkstätten für mehr als 300 Schüler bedeutet, was finanziell nicht tragbar gewesen wäre. Vorgeschlagen wurde daher ein Auswahlverfahren (concours d'entrée) vor Eintritt in die Schule und die Einführung eines weiteren Studienjahres.⁸⁰ Die Abteilungen „mécanique et d'électricité“ (ehemals: Maschinenbau), „travaux publics“ (ehemals: Tiefbau) und „bâtiment“ (ehemals: Baugewerkschule) und „géomètres“ (Vermessungswesen) sollten beibehalten werden.⁸¹

Auch zu diesem Zeitpunkt wurde wieder über mögliche Synergien zwischen der ENTS und der Université de Strasbourg nachgedacht.⁸² Und die Frage nach dem Titel, den die Schule nach Abschluss der Prüfungen vergeben durfte, wurde immer drängender. Ein Gesetz von 1925 stellte die Schule finanzrechtlich einer École d'Arts et Métiers gleich.⁸³ Dies bedeutete jedoch nicht die Anerkennung des Titels als „Diplôme d'Ingénieur de l'École supérieure Technique“, den vor allem die Absolventen der Ingenieurfächer lange vergeblich anstrebten.

67_ Manegold, wie zit. in FN 62, S. 195.

68_ AVCUS: 2 MW 910.

69_ 1915 waren laut Jahresbericht von den 17 Lehrern 7 eingezogen worden.

70_ Bertaud du Chazaud, wie zit. in FN 34, S. 22.

71_ AVCUS: 2 MW 910, Liste zur Entwicklung der Schülerzahlen.

72_ AVCUS: 2 MW 910, Ch. Doll an die Abteilung IV, Straßburg 25. November 1919.

73_ AVCUS: 2 MW 910, Auszug aus den Beratungen des Gemeinderats, 18. Februar 1920.

74_ AVCUS: 2 MW 906, *Nouveau Journal/Neue Zeitung* 19.2.1934, „Une École d'arts et Métiers à Strasbourg“.75_ Im *Rapport sur l'année scolaire 1921-1922* sind 5 von 25 Lehrern aufgeführt, die schon 1913 und 1914 dem Lehrkörper angehört hatten.

76_ 1921/1922: 5 Stunden Französisch im 1. Jahr, 2 im 2. Jahr und 1 im letzten Schuljahr.

77_ ENSAS, Bestand Charles Adam, Charles Adam, *École Nationale Technique, I. cahier, cours de construction, travaux publics 1^{re} année*, 1927/1928.

78_ Ebd., I. La Maçonnerie, S. 1.

79_ AVCUS: 2 MW 910, *Réorganisation de l'École Nationale Technique de Strasbourg*, Typoskript, handschriftlich datiert 8. Juni 1921.80_ AVCUS: 2 MW 906, Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, *Sous-Secrétariat d'État de l'Enseignement an den Bürgermeister von Strasbourg*, Paris 10. März 1921.

81_ Ebd., S. 1.

82_ Ebd., S. 2.

83_ AVCUS: 2 MW 906, *Aide-Mémoire concernant l'École Nationale Technique et l'ancien projet d'une nouvelle École d'Arts et Métiers*, undatiert (nach 1925).

84_ AVCUS: 2 MW 906, Erläuternde Bemerkungen zum Projekt der Errichtung der École d'Arts et Métiers (Typoskript), handschriftlich nachdatiert auf den 18. April 1929.

85_ Marie-Jeanne Dumont, „L'École des beaux-arts et la création des Écoles régionales“, in: Anne-Marie Châtelet, Franck Storme (dir.), *Des Beaux Arts à l'Université. Enseigner l'architecture à Strasbourg*, Strasbourg, École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, Éditions Recherches, 2013, S. 13-21, hier S. 13ff.

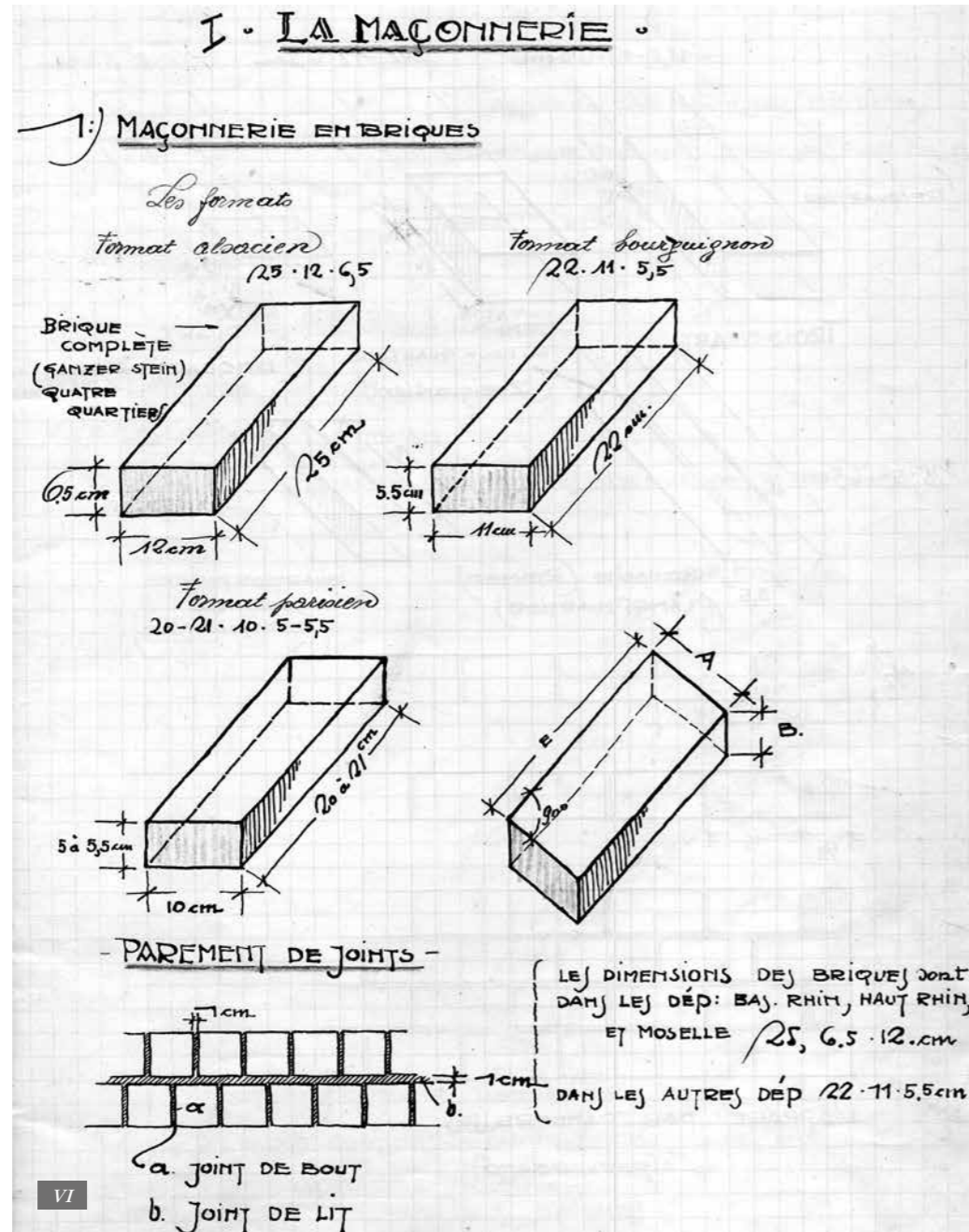
86_ Anne-Marie Châtelet, „L'École régionale d'architecture de Strasbourg (1921-1965)“, in: Châtelet, Storme wie zit. in FN 85, S. 22-39, hier S. 22f.

87_ „En Alsace-Lorraine“, in: *Bulletin de la SADG*, 15. Juni 1922, S. 165-168, zit. nach Dumont, zit. wie in FN 85, S. 20.

88_ Jean-Claude Richert-Schaub, *Arts et industries. Une association, une école: 1875-2003*, Strasbourg, Arts & Industries, 2003, S. 87.

89_ Ebd.

90_ AVCUS: 2 MW 910, Schülerzahlen verglichen mit Schülerzahlen der ERAS nach Châtelet, zit. wie in FN 86, S. 26.



DIE ABTEILUNG „BÂTIMENT“ AN DER ENTS

Bei allen Bemühungen in den 1920er Jahren, die Schule in eine École d'Arts et Métiers umzustrukturieren⁸⁴, stellte die Abteilung „Bâtiment“ einen Sonderfall dar. Denn Architektur wurde an einer französischen École d'Arts et Métiers im Allgemeinen nicht unterrichtet. Eine Architekturausbildung bot in Frankreich bis 1903 nur die École des Beaux-Arts in Paris. Dieses sehr zentralisierte und elitäre System wurde vor dem Ersten Weltkrieg nur sehr beschränkt durch die Gründung von fünf Écoles Régionales in den größten Provinzstädten ausgeweitet.⁸⁵ In Straßburg wurde 1921 eine solche École Régionale als kulturpolitische Manifestation von staatlicher Seite und gegen einen wohl nicht unerheblichen Widerstand der städtischen Verwaltung gegründet.⁸⁶ Ziel der Schulgründung sollte es sein, die Überlegenheit

der französischen Architektur und Architekturausbildung über das konkurrierende deutsche Ausbildungssystem an den Technischen Hochschulen zu demonstrieren.⁸⁷ Das betraf durchaus auch die Absolventen der ehemals Kaiserlich Technischen Baugewerkeschule, die jedoch – nun als Absolventen des Fachs „Bâtiment“ – in der Zwischenkriegszeit davon profitierten, dass der Titel eines Architekten in Frankreich noch nicht geschützt war.⁸⁸ Ihre technisch fundierte Ausbildung scheint derjenigen der Absolventen der École régionale d'architecture de Strasbourg (ERAS) überlegen gewesen zu sein, was die Chancen der Absolventen der ENTS auf dem Arbeitsmarkt erhöhte.⁸⁹ Doch der Blick auf die Studierendenzahlen und die äußerst geringe Anzahl der Absolventen der ERAS relativiert diese Aussage: Bis 1939 waren an der ERAS insgesamt nur 117 Studierende eingeschrieben, allein im Jahr 1921 an der ENTS 104 Studenten im Fach Hochbau.⁹⁰

Dennoch mussten sich die Absolventen der ENTS innerhalb des französischen Systems positionieren: „Le but poursuivi par l'École me paraît devoir être le suivant: [...] c) section du bâtiment: Former des Ingénieurs architectes qui soient, par leurs connaissances à la fois théoriques et pratiques, intermédiaires entre les simples entrepreneurs en maçonnerie et les architectes diplômés de l'École des Beaux-Arts. On créerait ainsi, pour résumer par un mot le but suivi, des architectes industriels qui, actuellement, n'existent pas à proprement parler.“⁹¹ Die 1940 von der Regierung Pétain erlassene Berufsordnung für Architekten („ordre des architectes“), die nach 1945 auch für das Elsass galt, erkannte den Abschluss der ENTS nicht an.⁹² Die ENTS versuchte darauf zu reagieren und benannte die Fakultät „Bâtiment“ 1948 in „Architecture“ um.⁹³ Zudem wurde die Ausbildung in gewissem Maße derjenigen an der École des Beaux-Arts angeglichen.⁹⁴ Diese Maßnahmen reichten jedoch nicht aus. Den Absolventen der 1950 wiederum in „École nationale d'ingénieurs de Strasbourg“ umbenannten Schule wurde auch in den folgenden Jahren nicht das Recht zugestanden, sich in die Architektenkammer (ordre des architectes) einzuschreiben.⁹⁵ 1962 dachte man sogar über die Zusammenlegung mit der ERAS nach.

FAZIT

Die ENTS, die sich seit 1966 ENSAIS (École nationale supérieure des Arts et Industries de Strasbourg) und seit 2002 INSA (École publique d'Ingénieurs et d'Architectes) nennt, sollte seit der Gründung der ERAS (heute École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg ENSAS) immer deren Konkurrent und Spiegelbild bleiben. Der Abteilung „Architecture“ stand damit innerhalb der Stadt Strasbourg das Modell der französischen Architekturausbildung gegenüber. Die genaue Untersuchung der Anfänge und der Entwicklung der Kaiserlich Technischen Schule im Kontext des deutschen technischen Bildungswesens führt jedoch zu der Erkenntnis, dass sich die Schwierigkeiten, mit denen sich die Absolventen der ENTS bei der Anerkennung des Titels Architekt konfrontiert sahen, nicht einfach mit der ignoranten Haltung des französischen Systems gegenüber der ehemals deutschen Schule erklären lässt. Die deutschen Baugewerkeschulen waren nach 1933 von den Nationalsozialisten als Staatsbauschulen gleichgeschaltet worden. Auch die ENTS in Strasbourg wurde nach der Besetzung durch die nationalsozialistischen Truppen im Jahre 1940 in Form einer Staatsbauschule als Dépendance der Staatlichen Ingenieurschule in Karlsruhe wiedereröffnet, obwohl die Schule zusammen mit der städtischen Verwaltung 1939 nach Périgueux exiliert war.⁹⁶ Die Absolventen der Staatsbauschulen sahen sich nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland dem gleichen Problem gegenüber wie die Absolventen der Abteilung „Bâtiment“ der ENTS. Auch sie kämpften jahrelang um das Recht, sich bei den Architektenkammern einschreiben zu dürfen.

Die Konstellation, in einer Stadt an zwei verschiedenen Ausbildungsstätten mit unterschiedlichen Curricula das Fach Architektur studieren zu können, findet sich in Deutschland häufig. Denn die Staatsbauschulen entwickelten sich ab den 1960er Jahren zu Fachhochschulen – so in Karlsruhe, Stuttgart, München, um nur die süddeutschen Städte zu nennen –, an denen in einer Stadt sowohl an einer Technischen Hochschule (seit den 1970er Jahren meist als Universität bezeichnet) als auch an einer Fachhochschule Architekten ausgebildet werden. Im französischen Bildungssystem ist diese Konstellation mit der Architekturausbildung an einer technischen Schule wie an der INSA ungewöhnlich. Sie ist Zeugnis der binationalen Geschichte Straßburgs in den letzten 150 Jahren. ♦

Der Autorin wurde diese Arbeit mit Unterstützung eines Stipendiums im Rahmen des Forschungsstipendien-Programms des DAAD in Kooperation mit der Maison des Sciences de l'Homme im Sommer 2012 ermöglicht.

La formation en architecture à l'École impériale technique de Strasbourg dans le contexte de l'enseignement technique en Allemagne

Un élément essentiel du projet de recherche est la reconstitution biographique dans le contexte architectural strasbourgeois aux XIX^e et XX^e siècles: quels architectes, quels ingénieurs, quels entrepreneurs et quels artisans ont participé à quel projet? Quel est leur parcours personnel, leur formation et quelle expérience apportent-ils? Dans cette perspective, la formation de ces personnes dans les universités techniques allemandes ou à l'École des beaux-arts est un point majeur. Avant la première guerre mondiale, à Strasbourg même, il n'y avait pas d'enseignement supérieur pour les architectes et les ingénieurs. Toutefois, il existait une école des métiers du bâtiment florissante – l'École impériale technique – où les techniciens de niveau intermédiaire étaient formés. L'influence de cette école, qui comptait plus de deux cents inscrits dans la seule section d'architecture au tournant du siècle, sur les constructions à Strasbourg ne doit pas être sous-estimée.

Cette contribution présente l'historique de cette école, jusqu'à présent à peine étudiée, analyse sa position dans le contexte de l'enseignement technique allemand avant la première guerre mondiale ainsi que son intégration, non sans péripétie, dans le système d'éducation français après la guerre.

91_ AVCUS: 2 MW 906, Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts, Sous-Secrétariat d'État de l'Enseignement an den Bürgermeister von Strasbourg, Paris, 10. März 1921, S. 2.

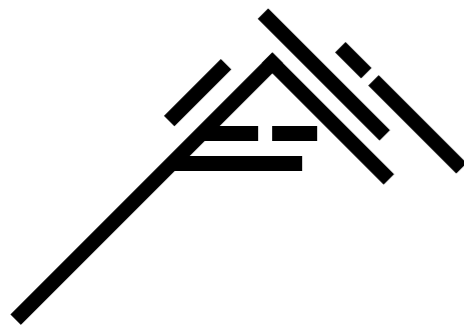
92_ Richert-Schaub, wie zit. in FN 85, S. 87.

93_ Ebd., S. 88.

94_ Ebd., S. 87.

95_ Ebd., S. 88.

96_ Ebd., S. 68-69.



NNEXES

APERÇU DE QUELQUES PUBLICATIONS RÉCENTES

Shabram Hosseinabadi

STRASBOURG.

DE LA GRANDE-ÎLE À LA NEUSTADT,
UN PATRIMOINE URBAIN EXCEPTIONNEL

Ouvrage collectif, Lyon, Lieux dits,
2013, 256 p.

La ville ancienne de Strasbourg, la Grande-Île, est reconnue, depuis 1988, au titre de Patrimoine mondial par l'Unesco; son extension allemande, la Neustadt, en revanche, a été longtemps ignorée sous l'effet des péripéties politiques et des conflits dévastateurs. Ceux-ci peu à peu dissipés, les qualités de cette «ville nouvelle» ont commencé à attirer l'attention et l'intérêt aussi bien des citoyens que des chercheurs. Dans ce contexte, la Ville de Strasbourg, soutenue par la Région et l'État, a lancé la campagne de candidature de la Neustadt à l'inscription sur la liste du Patrimoine mondial de l'Unesco, défendant l'idée que les villes «ancienne» et «nouvelle» constituent, malgré leur différence apparente, un ensemble cohérent et exceptionnel du point de vue architectural et urbain. Cet ouvrage collectif sur la ville de Strasbourg, regroupant des études d'une quarantaine d'experts - historiens, géographes, architectes, urbanistes et archéologues - est conçu comme un appui scientifique à cette candidature.

Les contributions sont regroupées en cinq chapitres plus ou moins thématiques. Le premier, intitulé «Regards sur la ville», fait office d'introduction et expose les lectures de deux historiens et celle d'un géographe de la ville de Strasbourg. Ainsi, Jean-Louis Cohen raconte-t-il ses expériences personnelles de la découverte de cette ville à travers ses visites successives. Klaus Nohlen esquisse un bilan historiographique de son extension à l'époque du *Reichsland* pour en souligner les caractéristiques. Yves Luginbühl dépeint, pour sa part, «la diversité et la dynamique» des paysages urbains de Strasbourg.

Le deuxième chapitre, «La grande ville», comprend des études sur la formation urbaine de Strasbourg et sur quelques types d'édifices qui constituent la grande partie de la Neustadt. Rappelant le statut de la ville comme «place forte», Franck Burckel met en avant le rôle des militaires allemands dans la définition des grandes lignes de conception et dans l'urbanisation de la Neustadt. Marie Pottecher évoque les conditions de la mise en œuvre du «chantier de la Neustadt» révélant un croisement des systèmes réglementaires allemand et français, ainsi que

l'aménagement des nouveaux quartiers au gré de l'évolution des théories architecturales et urbanistiques. Les autres articles de ce chapitre s'intéressent davantage aux bâtiments qu'aux aspects urbains, traitant des immeubles d'habitation et mixtes, ainsi que des édifices d'enseignement. Niels Wilcken propose, par exemple, une étude des façades de quelques bâtiments scolaires construits à Strasbourg entre 1870 et 1914. Mettant côte à côte écoles primaires, secondaires et professionnelles, il rappelle, à propos de chaque exemple, les influences présumées et les inspirations revendiquées.

Le troisième chapitre regroupe, sous le titre «La modernité», des articles sur les différents aspects «modernes» de l'extension allemande de Strasbourg. S'intéressant à une figure de la modernisation urbaine, Michaël Darin analyse la «Grande percée» strasbourgeoise. Il en dégage les singularités, en particulier les procédés administratifs de mise en œuvre, le tracé onduleux et les outils réglementaires, qui ont permis un plus grand respect de l'existant relativement aux percées antérieures ou contemporaines en France. Cette étude est suivie de quelques essais sur d'autres opérations hygiénistes. Alexandre Kostka traite de l'établissement des bains municipaux comme un projet à la fois politique, social, architectural et urbain, marqué de l'influence anglaise et d'inspiration des modèles allemands, évoquant ensuite la répercussion de l'expérience strasbourgeoise sur les réalisations postérieures.

Le quatrième chapitre est consacré au «Langage architectural». Un essai signé Anne-Marie Châtelet, Elisabeth Paillard et Jean-Pierre Meyer étudie le recours au néogothique dans trois édifices-monuments de la Neustadt: les églises Saint-Paul et Saint-Maurice, et la poste impériale. Il met en évidence le pittoresque des implantations ainsi que l'adaptation ingénieuse de cette esthétique à des distributions habituellement associées à d'autres styles. Wolfgang Voigt revient sur l'apparition et les protagonistes du régionalisme et du *Heimatschutz* à la fin du XIX^e siècle. Philippe Grandvoinet et Raphaël Labrunye font une analyse du palais de justice de Strasbourg, le considérant comme un exemple de circulation de modèles architecturaux de part et d'autre du Rhin. Elisabeth Loeb-Darcagne passe en revue plusieurs exemples d'hôtels particuliers et de demeures bourgeoises construites au XVIII^e siècle, pour y déceler une synthèse entre l'architecture «offi-

cielle et moderne» provenant de Paris et des éléments gothico-Renaissance locaux. D'autres essais sur le style néogothique et les édifices religieux complètent ce chapitre.

Le dernier volet de l'ouvrage, intitulé «Échanges d'influences», s'ouvre par un essai de Sabine Bengel sur la cathédrale de Strasbourg. L'auteure considère cette dernière comme un maillon important dans le transfert de l'art gothique de l'ouest (la France) à l'est (l'Empire romain germanique) entre le XIII^e et le XV^e siècle. Les articles suivants reviennent sur les demeures bourgeoises au Moyen Âge et sur les aspects urbains de la ville et de son extension dite allemande. Hartmut Frank évoque le cycle des répercussions du projet d'extension de Strasbourg, et l'appréciation de la Neustadt qui évolue au gré des paradigmes de l'urbanisme, «une discipline qui se développait alors dans un contexte international». Bernard Gauthiez traite également des modèles dont l'extension strasbourgeoise s'est inspirée. Selon lui, Strasbourg a tiré profit de l'exemple de Lille comme synthèse des expériences de Paris et de Lyon, des modèles suisses comme Genève, ainsi que de nombreuses compétences allemandes réunies dans la commission chargée de la mise au point du plan.

De nombreuses illustrations en couleur, une «bibliographie indicative» et les notices biographiques des auteurs complètent cet ensemble d'essais qui offrent, à certains égards, de nouveaux regards sur Strasbourg et sa Neustadt.

DES BEAUX-ARTS À L'UNIVERSITÉ.

ENSEIGNER L'ARCHITECTURE

À STRASBOURG

Ouvrage collectif sous la direction
d'Anne-Marie Châtelet et Franck Storne,
avec la collaboration d'Amandine Diener
et Bob Fleck, Paris/Strasbourg,
Éditions Recherches/ENSAS, 2013

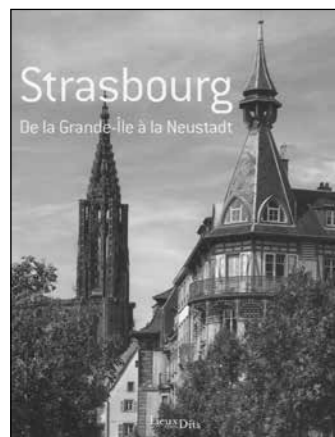
Au début de l'année scolaire 2013-2014, l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg déménagea de son ancien bâtiment, dit «le garage», au nouveau, baptisé «la fabrique». L'installation de l'école dans ses nouveaux locaux devait s'accompagner de plusieurs événements: d'abord, l'inauguration solennelle en présence de la ministre de la Culture, ensuite, une exposition sur l'histoire de l'établissement nommée «L'école en dessins», préparée depuis trois ans par Anne-Marie Châtelet et Franck Storne assistés de leurs collaborateurs. *Des Beaux-Arts à l'Université. Enseigner l'architecture à Strasbourg* fait office, à première vue, de catalogue de cette exposition. Mais au regard du contenu, combinaison d'essais historiques et d'histoires vécues, il se révèle un ouvrage à part entière qui offre, indépendamment de l'exposition, des points de vue inédits sur l'école

d'architecture de Strasbourg, et au-delà, sur l'enseignement et l'évolution de la profession.

L'ouvrage est édité en deux volumes: le premier relate l'histoire – les histoires – de l'école; le deuxième reproduit les objets de l'exposition. Le corps proprement dit de l'ouvrage est structuré en trois parties dont la première, nommée «Histoire», constitue la moitié du volume. Se déclinant à son tour en trois volets thématiques, elle comprend des essais émanant de différents auteurs, historiens, enseignants, élèves et doctorants de l'ENSAS, sur la fondation et le fonctionnement de l'école de Strasbourg. Ainsi, Marie-Jeanne Dumont brosse le tableau de la création des écoles régionales au début du siècle avant d'aborder les problèmes soulevés lors du retour de l'Alsace à la France, notamment la création de l'École régionale d'architecture de Strasbourg comme «cheval de Troie de l'académisme». Cette question est approfondie dans l'essai suivant, d'Anne-Marie Châtelet, qui développe, d'abord, la «création controversée» de cette école, et étudie ensuite son fonctionnement comme succursale des Beaux-Arts jusqu'en 1968. «La refondation» de l'enseignement de l'architecture entre 1965 et 1975 fait l'objet d'un essai de Michel Denès qui prend le relais dans la narration de l'histoire de l'école strasbourgeoise. Il rapporte les péripéties de la période de transition de «l'assujettissement à l'ENSBA» à «l'indépendance». Cette dernière est le titre de l'essai suivant qui vient clore le chapitre. Diego Peverelli y traite de l'évolution de la pédagogie à l'école dans le dernier quart du XX^e siècle, période marquée par les trois réformes ministérielles de 1978, de 1984 et de 1998, avec une «diversification des enseignements pour une culture architecturale en évolution».

Le deuxième volet de la partie historique, intitulé «Lieux et enseignements», rappelle les différents locaux affectés à l'école d'architecture de Strasbourg, depuis son hébergement au palais du Rhin, jusqu'à son installation dans le garage BMW réhabilité. Y sont également abordés certains aspects de l'enseignement et de la recherche au sein de l'école. Matteo Porrino propose, notamment, une comparaison des enseignements de construction à l'ERAS et à l'École nationale technique de Strasbourg, héritière de l'école impériale technique fondée par les Allemands.

Le dernier chapitre historique de l'ouvrage est consacré à l'«Architecte en Alsace». Dans une mise en perspective, Véronique Umbrecht dépeint le portrait d'un architecte à cheval sur les XVIII^e et XIX^e siècles, Pierre Valentin Boudhors (1754-1831), qui fut, d'après elle, «l'initiateur du néoclassicisme en Alsace». La formation des architectes à Strasbourg avant la création de l'ERAS fait l'objet de l'essai suivant signé Christiane Weber. À travers l'histoire de «la réorganisation des services d'architecture d'Alsace-Lorraine après le retour à la France»,



Nicolas Lefort souligne, lui, précisément, les problèmes des architectes alsaciens formés selon le mode allemand à trouver une place dans les administrations de l'État au lendemain de la Grande Guerre. Pour brosser le tableau de ce « milieu architectural strasbourgeois » entre 1910 et 1940, Denis Durand de Bousingen propose une typologie des architectes, distinguant trois catégories au lendemain de la première guerre mondiale : « ceux qui partent », généralement d'origine allemande ; « ceux qui restent », tous Alsaciens nés et formés sous le *Reich* ; et « ceux qui arrivent », soit de la « France de l'intérieur », soit des tout jeunes professionnels de l'Alsace. La partie « Histoire » se clôt par deux essais biographiques sur ceux qui furent successivement directeurs de l'école de 1921 à 1968 : Robert Danis (1879-1949) et Charles-Gustave Stoskopf (1907-2004).

La deuxième partie du premier volume, « Mémoires », est également composée de trois volets : souvenirs des élèves, ceux des enseignants et ceux des directeurs ; la troisième partie, faisant office d'annexes, d'un dictionnaire et d'un catalogue des ouvrages du fonds ancien de l'école. Établi par Franck Storne à partir des dossiers administratifs, le dictionnaire offre des indications biographiques sur les élèves admis à l'école de 1922 à 1968 ainsi que sur les enseignants actifs à l'école entre 1922 et 1980. Les annexes sont complétées par un index de noms de personnes et les notices biographiques des auteurs.

Le deuxième volume de l'ouvrage, introduit par un texte d'Amandine Diener, comporte les travaux d'étudiants rassemblés au cours des quêtes et recherches des organisateurs de l'exposition. Les dessins de concours accompagnés de leurs sujets et d'extraits de leurs programmes, sont répartis en cinq chapitres dont quatre retracent le cursus habituel à l'ERAS jusqu'à la réforme de 1968. Ce volume expose donc, à lui seul, une histoire de l'enseignement de l'architecture à Strasbourg, autrement dit « l'école en dessins », comme l'exprimait le titre même de l'exposition.

L'ARCHITECTURE ET LA VILLE DANS LES PÉRIODIQUES

L'Annuaire de la société des amis du vieux Strasbourg, dans son numéro 38 de 2013, a consacré un « dossier spécial » à la Neustadt. La première partie du dossier, rédigée par Dominique Cassaz, Edith Lauton et Sophie Eberhardt, évoque la stratégie patrimoniale de la ville, en particulier l'inscription de la Grande-Île comme Patrimoine mondial de l'Unesco et le projet de l'extension de ce périmètre à travers la candidature de la Neustadt au même titre. Dans la deuxième partie, Marie Pottecher présente un compte rendu des travaux en cours du Service de l'inventaire du patrimoine de la région Alsace

sur la Neustadt. Après une introduction sur les objectifs et méthodes de l'étude, elle évoque les dépouillements archivistiques et les recensements sur le terrain effectués depuis 2010, et expose brièvement quelques conclusions sur la diversité des acteurs des constructions de la Neustadt - propriétaires et architectes - ainsi que sur des types de logement réalisés dans cette « nouvelle ville ».

Le troisième numéro de *Source(s)*, cahiers de l'équipe de recherche ARCHE, s'est également intéressé à la ville de Strasbourg et ses architectes. Dans un dossier coordonné par Laurence Buchholzer, constituant la majeure partie du volume, Catherine Xandry offre une étude sur la nature des croissances extra-muros des villes médiévales à travers les exemples de Strasbourg et de Reims ; Shahram Hosseini expose un aperçu des professionnels d'architecture ayant œuvré à Strasbourg entre 1824 et 1914 ; Marie Pottecher revient sur les travaux en cours de l'Inventaire sur la Neustadt et Gauthier Bolle brosse le tableau des réalisations strasbourgeoises des trente glorieuses au prisme des publications de l'époque. On trouvera également un article de Véronique Umbrecht sur les réflexions « humanistes et hygiénistes » de Pierre-Valentin Boudhors, l'architecte de la ville de Strasbourg au début du XIX^e siècle, et d'Hervé Doucet sur la base de données bibliographique, *Architecture et formes urbaines dans une région frontalière depuis 1850*, dont le développement se poursuit dans le cadre du programme METACULT. ♦

BIOGRAPHIE DES AUTEURS

Wolfgang Brönnner

Direktor des Landesamts für Denkmalpflege Rheinland-Pfalz i. R., apl. Professor am Institut für Kunstgeschichte der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, Promotion (Universität Bonn, 1971) und Habilitation (Universität Bonn, 1991) in Kunstgeschichte, Projektleiter des Programms Metacult in Mainz (JGU), Wohnbau und Sakralbau.

Anne-Marie Châtelet

Professeure à l'École nationale supérieure d'architecture de Strasbourg, HDR (Université Paris IV, 2007), docteure en histoire de l'art (Université de Strasbourg, 1991), architecte DPLG (ENSA Versailles, 1981) ; coordinatrice du programme Metacult à Strasbourg et responsable des recherches sur les édifices scolaires.

Catherine Xandry

Docteure en histoire et archéologie médiévale (Université de Strasbourg, 2013), archéologue du territoire (Master, Université de Strasbourg, 2007), post-doctorante responsable de l'élaboration de la base de données Metacarto dans le programme Metacult.

Hélène Antoni

Doctorante en histoire de l'architecture (Université de Strasbourg / Karlsruhe Institut für Technologie), architecte D.E. / Dipl. Ing. (ENSA Strasbourg / Faculté d'architecture TU Dresden, 2012), chargée de recherches sur les édifices religieux et le logement dans le programme Metacult.

Tobias Möllmer

Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Kunstgeschichte, Mainz. Doktorand in Kunstgeschichte (Universität Mainz), Magister Artium (Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, 2006), Beauftragter für die Erforschung des Wohnbaus 1880-1920 im Programm Metacult.

Shahram Hosseinabadi

Docteur en histoire de l'architecture (Université de Strasbourg, 2012), architecte (Université de Téhéran, 2006), post-doctorant responsable de l'élaboration de la base de données Metabio et coordinateur-assistant du programme Metacult à Strasbourg.

Christiane Weber

Promovierte Bauhistorikerin (TU Braunschweig 2010) mit Diplomstudium Architektur (2000 Universität Karlsruhe/ENSA Paris Belleville) und Magisterabschluss (Universität Karlsruhe 1999) in Kunstgeschichte. Projektleiterin des DFG-Programms Metacult am Karlsruher Institut für Technologie. Lehrt seit 2013 an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck.

METACULT



Programme de recherche financé par
Forschungsprogramm gefördert durch
Agence nationale de la recherche
(ANR-12-FRAL-0006),
Deutsche Forschungsgemeinschaft (DFG)



Mené par des chercheurs de
Unter Beteiligung folgenden Wissenschaftlern
Équipe ARCHE de l'Université de Strasbourg (Unistra)
Équipe AMUP de l'École nationale supérieure
d'architecture de Strasbourg (ENSAS)
Institut für Kunst- und Baugeschichte,
Karlsruhe Institut für Technologie (KIT)
Institut für Kunstgeschichte,
Johannes Gutenberg Universität (JGU) Mainz
Architekturinstitut (ai-mainz),
Fachhochschule (FH) Mainz



Strasbourg,
école d'architecture

Coordinateurs et éditeurs / Projektleitung und Herausgeber
à Strasbourg, Prof. Dr. Anne-Marie Châtelet (ENSAS/ARCHE)
in Karlsruhe, Prof. Dr. Johann Josef Böker
und Dr.-Ing. Christiane Weber M.A. (KIT)
in Mainz, Prof. Dr. Wolfgang Brönner (JGU)
und Prof. Dipl.-Ing. Emil Hädler (FH)



Coordination éditoriale / Redaktionsleitung
Shahram Hosseinabadi

Relecture et correction / Redaktion
Wilma Wols, Tobias Möllmer M.A., Dr.-Ing. Christiane Weber
Design et Impression : Imprimerie Dali - Unistra
Tirage : 300 exemplaires



ISSN : en attente
Dépôt légal : avril 2014

Contact : metacult.strasbourg@gmail.com



AGENCE NATIONALE DE LA RECHERCHE
ANR

DFG Deutsche
Forschungsgemeinschaft