Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 70 (1983)
Heft: 9: Lyon

Artikel: Entwürfe für eine Industriestadt, 1760-1914
Autor: Charre, Alain
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-53515

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 22.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Alain Charre

Entwürfe für eine Industriestadt, 1760–1914

Projets pour une cité industrielle, 1760–1914

Designs for an industrial city, 1760–1914

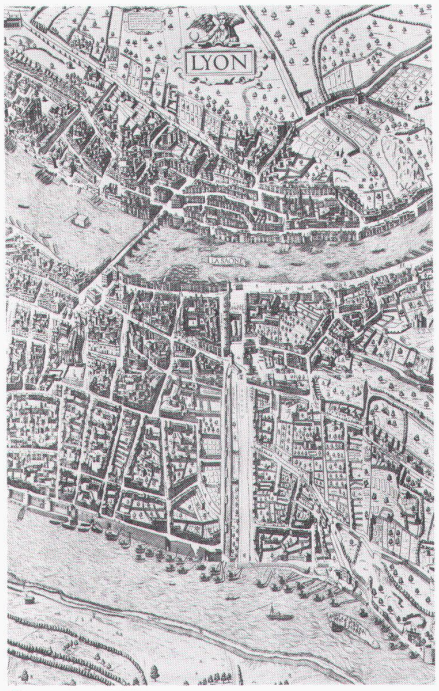
Jeder Entwurf versucht mit Ordnungsmassnahmen, jedoch auch mit imaginären Bildern oder Phantasien die Aufsplitterung des Bodens in einzelnen Grundbesitz in eine neue Richtung zu überführen – eine Richtung, die in den Boden alles einschreiben soll, was der Autor oder die repräsentierte Gruppe als «Amelioration» betrachtet. Der Entwurf mag realistisch sein oder nicht, realisiert oder Plan geblieben sein – das ändert nichts an seiner Natur als Entwurf; als solcher stellt er für die Kenntnis der Stadt einen Vorrat an strategischen Interpretationen des städtischen Territoriums dar.

Dieses ikonographische Repertoire ist keine nostalgische Sammlung von nichtlegitimierten Gegenständen, die der Kunsthistoriker aus archäologischem Interesse sammelt; es fehlt ihm auch keineswegs der hierarchische Bezug zur gebauten Wirklichkeit, denn gleich wie diese nahm es an der Kultur der Stadt teil – und nimmt weiterhin daran teil. Absolut gesehen entzieht sich der Entwurf der Kontrolle des Tatsächlichen. Er selbst gibt den Dingen, die sich seinem Plan zu fügen haben, ihre Ordnung. Die häufig verneinte Allmacht des Entwerfers hat nichts Ebenbürtiges als den zu verändernden Kontext. Was jedoch die nicht weiter zurückführbare Besonderheit des Entwurfs ausmacht, liegt weniger in seinem Vermögen zur Raumveränderung als in seiner Zeichensetzung in der Zeit, in der Zeit der Industrie.

Dieses Zeitalter der Industrie beginnt in Lyon in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Die grossen Grundbesitzer, ganz der Rentabilisierung ihrer Domänen hingegeben, sind seine einzigen Akteure; um ihren Eingriff in die städtische Wirklichkeit konzipieren zu können, sind sie jedoch auf die Vermittlung durch die Kunst des Architekten angewiesen – oder, sollte dieser allzustark dem kostspieligen Geschmack an der Dekoration nachgeben, durch den Ingenieur, der als wirtschaftlicher und jedenfalls stets effizienter bekannt ist.

Der Plan von Morand

Unter den Lyoner Realisierungen J. G. Soufflots – Fassade des Hôtel-Dieu, Loge du Change, Palais Archiépiscopal, Théâtre – ist die Operation, die mit der Auffüllung eines Rhone-Arms am Nordrand der östlichen Stadt das Quartier St-Clair schafft, wahrscheinlich dasjenige Unternehmen, welches die Stadt Lyon am besten in den kommenden Urbanisationsprozess industriellen Typs einführt. Der finanzielle Erfolg einer zügig geführten Spekulation weckt bei einem der Architekten des neuen Quartiers, Antoine Morand, den Wunsch, auf der anderen Seite des Flusses, auf dem lockeren Boden von Les Brotteaux, nicht nur bloss ein Quartier, sondern eine eigentliche Stadt zu entwerfen. Währenddem sich bei Soufflot die Rolle des Architekten darauf beschränkt hatte, die Insel an das alte Ufer zu binden – er übernahm auch die Aufgabe, anschliessend die Parzellen weiterzuverkaufen –, ist Morands Tätigkeit emblematischer, heroischer. An architektonischen Fassadenzeichnungen kennen wir bloss eine gleichförmige, niedrige Fassade, die sich aus einer zusammengeklebten Serie einer einzigen Druckplatte zusammensetzt. Dagegen weist die Hartnäckigkeit, mit der er seinen 1764 vorgestellten Plan gegen den Widerstand der Leiter des Hôtel-Dieu, der Eigentümer der benachbarten Gelände des Pré-Morand (er tritt ab 1762 als deren Käufer auf), durchsetzt, auf seine Überzeugung hin, am linken Ufer der Rhone die Grundlagen der industriellen Enwicklung der Stadt legen zu können.



❶

❶ Plan der Stadt im XVI. Jahrhundert / Plan de la ville au XVI. siècle / Plan of the town in the 16th century

Unter Ausnutzung zweier sich rechtwinklig schneidender Pappelalleen ordnet Morand sein Quartier auf der Basis regelmässiger Gebäudeblocks; ein Seitenkanal, der bergwärts in Richtung Tête-d'Or führt, dann sich nach Osten orientiert und im Süden von La Guillotière wieder die Rhone erreicht, umfasst in einem Kreisbogen das ganze Quartier. Als Ersatz der alten Anlagen an der Rhone sind an diesem Kanal neue Häfen für die Aufnahme der schweren Waren aus den Alpen vorgesehen.

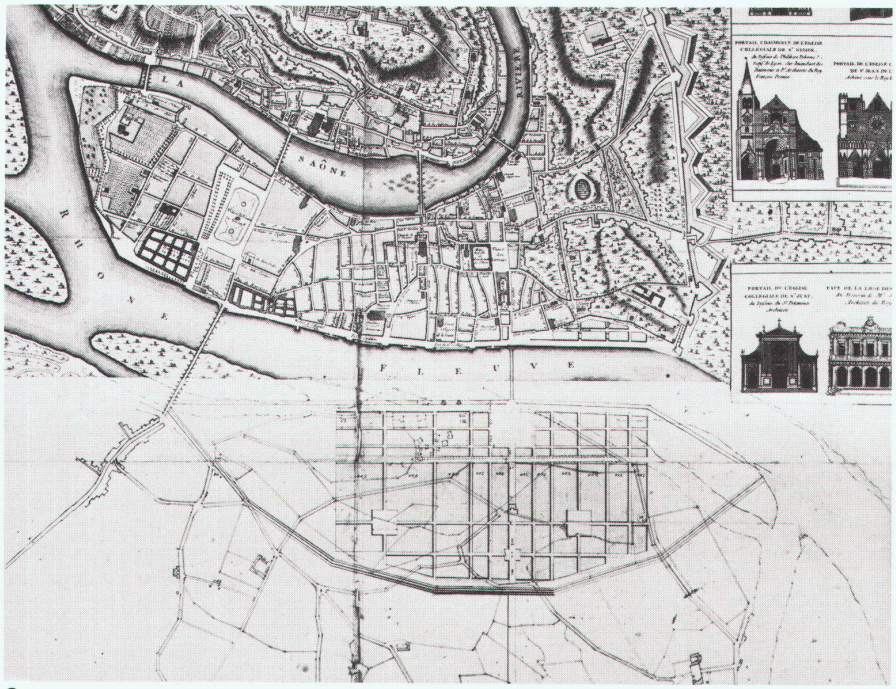
Diese Industrialisierung des Raums, die sich einerseits auf die Expansionsmöglichkeiten auf der Ebene im Osten und anderseits auf die Hoffnungen der Spekulation, die Standardisierung der Baumassen und den Funktionalismus der Infrastrukturen abstützt, hat dem Städtebau des 19. Jahrhunderts nicht bloss einen Rahmen, sondern auch ein Modell geliefert.

Die «presqu'île» von Perrache

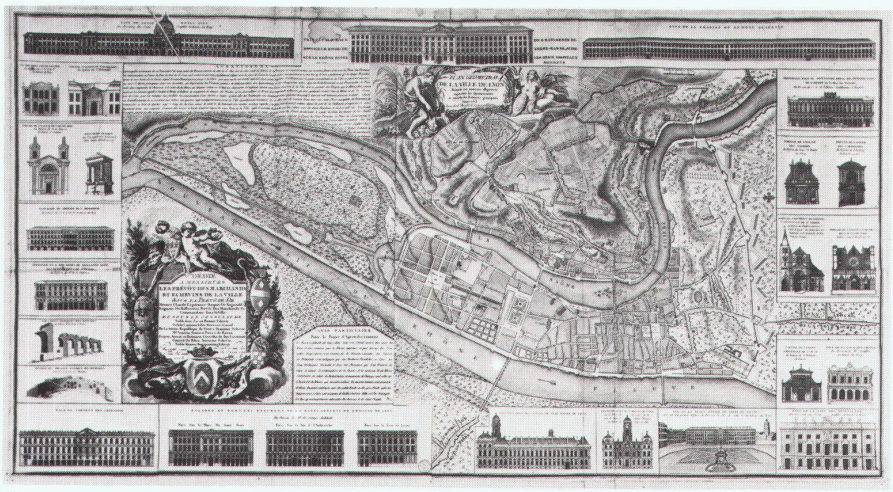
Die zugleich logischere und problematischere Eingliederung der Inseln südlich des Zusammenflusses – sie ist auf dem Joubert-Plan zu erkennen – ist das Werk des Ingenieurs Antoine Perrache. Das 1766 ausgearbeitete Gesamtprojekt wird durch den geradlinigen Zug eines langen Dammes der Rhone entlang definiert. Dieser Damm verbindet den Süden der alten Halbinsel mit der Mulatière, wo sich nach einem weiten Bogen der Saône die beiden Flüsse vereinigen. Der 1779

fertiggestellte Damm entspricht dem heutigen Quai Perrache. Das Ganze präsentiert sich in zwei verschiedenen Teilen, die durch die halbkreisförmige Wasserstation getrennt werden; Soufflot, der 1769 herangezogen wird, um einen Meinungsunterschied zwischen Perrache und dem Consulat zu entscheiden, formt den Plan um: Die weite Fläche im Süden sollte der Landwirtschaft und der Erholung reserviert bleiben; der Kanal, der sie in der Mitte durchquert und direkt in den Zusammenfluss mündet, bedient zahlreiche Mühlen, die hier vor den unvorhergesehenen Hochwassern geschützt sind.

Wenn beim Tode Morands Les Brotteaux noch verlassen daliegen, sind sie beim Ableben von Perrache immer noch nicht unter Kontrolle. 1805 nimmt der Architekt Curten im Rahmen seines Vorschlags, in Lyon ein Palais Impérial zu errichten, diese Mäander zum Anlass für die Schaffung eines Parks in «chinesischem Geschmack», in dem Kaskaden, Grotten, Passerellen und Lusthäuschen jeder Rationalität absagen. In der Tat ist es dann der Architekt Napoléons, Fontaine, der 1810 den Plan eines Palastes mit dazugehörigem Waffenplatz zeichnet, das Ganze in direkter Linie mit der Statue des Herrschers in Bellecour verbunden. Diese Verbindung wird später Rue Victor-Hugo heissen. Zu diesem Zeitpunkt sind die Flusswasser unter Kontrolle.



2



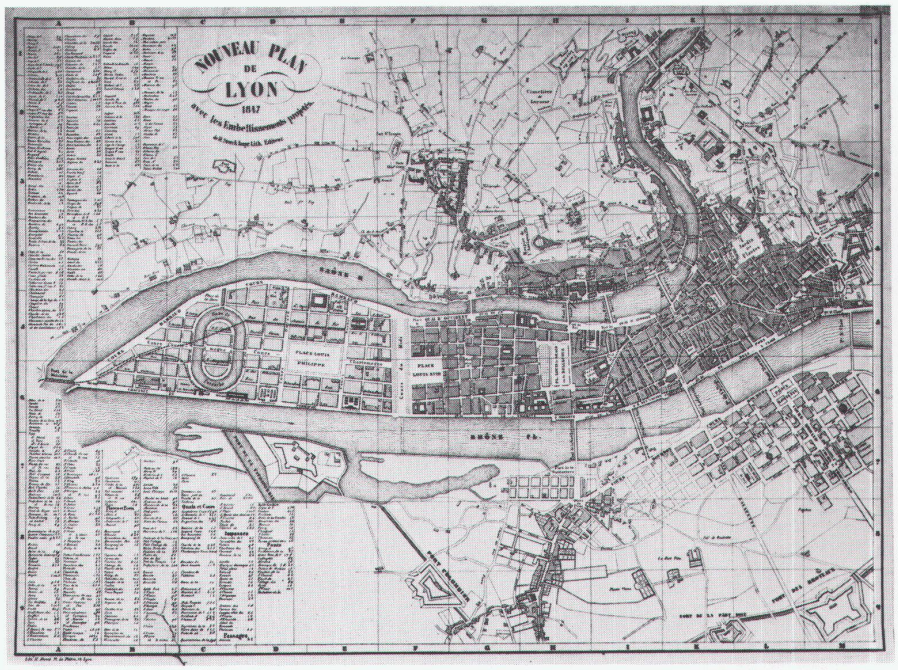
3

Doch wie schon 1784 mangelt es der Stadt Lyon «an Platz für Werkstätten und die Errichtung von Maschinen im Dienste der Fertigkeiten, denen die Stadt sich widmet».

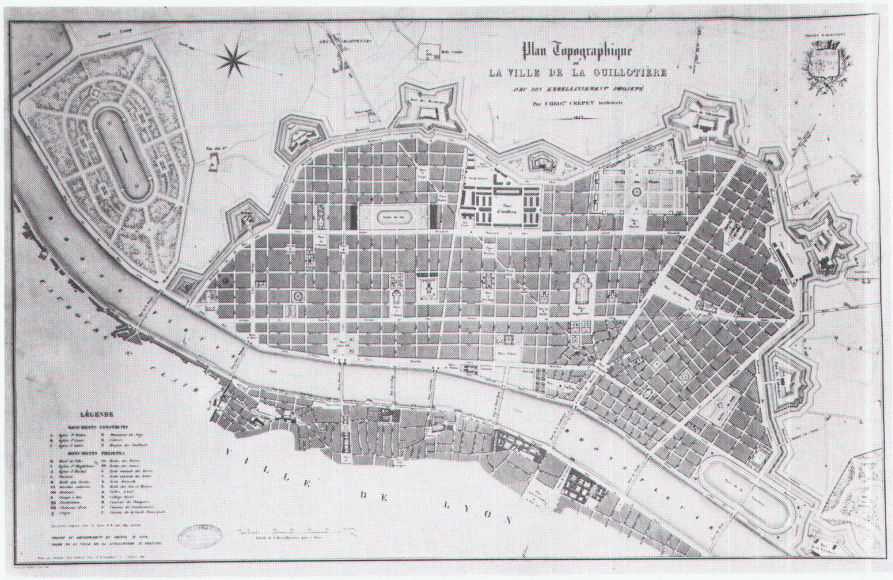
Mit seinem Projekt von 1825/26 – zu dieser Zeit vollenden die Frères Seguin ihre Studien zum Bau der ersten Eisenbahnlinie von St-Etienne nach Lyon – beabsichtigt der Bürgermeister Lacroix-Laval, dieses ganze Gebiet für die Industrie zu reservieren. Die Seguin erhalten die für die Eisenbahn benötigten Grundstücke, allerdings mit der Auflage, darauf den Terminus zu errichten, die Brükken zu bauen und eine neue Wasserstation auszuheben, alles mit dem Ziel, die Ansiedlung zahlreicher Fabriken wie Glas- und Stahlhütten, Giessereien usw. zu fördern. 1840 belegen Wasserstation, Entladestation der Eisenbahn, Brücken, einige Fabriken (z.B. die Anlage der Compagnie du Gaz) die grossen Gebiete um die Place de l'Hippodrome. Nach einigen Diskussionen wird 1851 die Lage des Bahnhofs bestimmt, womit die Trennung der von nun an isolierten, nur zaghaft besiedelten Gebiete und dem Rest der Stadt definitiv besiegelt ist. An einem Ort, der stets die Imagination der Künstler angezogen hat – das bezeugen alle Gestaltungsvorschläge für die Spitze des Zusammenflusses – weicht Perraches industrielle Vision vor den Vorteilen der natürlichen Verbindungen am linken Ufer der Rhone.

Das linke Ufer der Rhone

Die Reihe der Gestaltungspläne für die «presqu'île» Perrache hat ihren Grund im Bedürfnis nach Industrieraum auf Lyoner Boden. Dagegen haben die



❹



❺

Pläne für eine städtebauliche Organisation der Gemeinde La Guillotière auf der anderen Seite der Rhone andere Ursachen: Verbesserung der hygienischen Bedingungen vor allem im südlichen Teil, Vorbereitung spekulativer Parzellierungen hauptsächlich im nördlichen Teil, die den Hospices Civils in Lyon gehören.

Im Jahre 1844 werden 300 Betriebe als gesundheitsschädigend eingestuft. Die primitiv isolierten Färbereien, Glashütten, Ziegeleien, Kupferschmieden und Schwefelsäurefabriken sind innert kurzer Zeit von prekären und überbelegten Wohnhäusern umgeben. Die 1854 erfolgte Gründung einer Cité de l'Enfant de Jésus durch einen messianischen Abbé vermag die Verschlechterung der Lebensbedingungen nicht einzudämmen. Ebenfalls 1844 erwirbt die Militärverwaltung 28 Hektaren in La Part-Dieu, wo sie zwischen 1851 und 1863 unter der Leitung des Präfekten Vaisse eine Kaserne errichtet (am 22. Dezember 1960 wurde sie an die Stadt Lyon abgetreten).

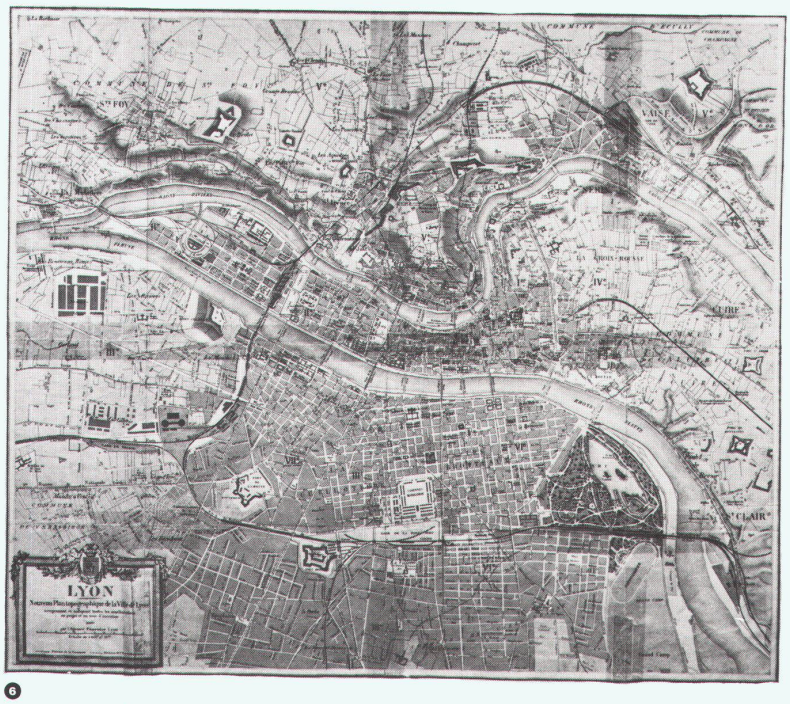
Zu diesem Zeitpunkt arbeitet der Architekt Christophe Crepet sein «Projet d'embellissement de la ville de la Guillotière» (1845) aus. Innerhalb der Grenzen der von 1830 an errichteten militärischen Befestigungen dehnt er das orthogonale Raster von Morand (den er mehrmals feiert) auf den ganzen, damals weitgehend unüberbauten Raum aus und legt ganz neue Quartiere an. Die radialen Verkehrswege wie die Verlängerung des Cours des Brosses (Cours Gambetta), die Schaffung des Cours du Prado (Rue de l'Université); Parallelstrassen wie der Plan des Cours Ste-Elisabeth (Rue Garibaldi, 36 m breit), der Rue St-André (Rue de Marseille) und einer langen Transversale, der Rue des Charpennes (Rue Moncey und Rue Juliette-Récamier), nehmen zusammen mit den Quais das heutige Strassensystem vorweg. Wenn jedoch der Entwerfer erklärt, die Stadt La Guillotière beschränke sich auf die Boulevards, «der Rest des Territoriums bildet ihren ländlichen Teil mit hübschen Weilern und Dürfern», dann gibt er sich einem bequemen Utopismus hin. Abgesehen von diesem Gedankenflug, situiert sich bei Crepet der Entwurf mehr auf der Ebene der Erfindung als auf jener der Realisation. Unablässig entdeckt er neue Möglichkeiten. Doch er entwirft nicht nur, er präzisiert auch – das gilt für die Anlagen, wie z.B. die beiden Wasserstationen, die Schlachthäuser, die Schulen, aber auch für die eigens definierten Grünräume wie den Jardin du Lac, die Champs-Elysées zwischen dem Fluss und dem projektierten Hôtel de Ville, das den 1879 gewählten Ort der Préfecture ankündigt. Für die Realisierung seines Projekts appelliert er an die Hospices Civils, die die Operation Morand begriffen hatten und anschliessend das ganze unbebaute Gelände im Norden von La Guillotière zum Zwecke des Verkaufs oder der Pacht parzellieren liessen.

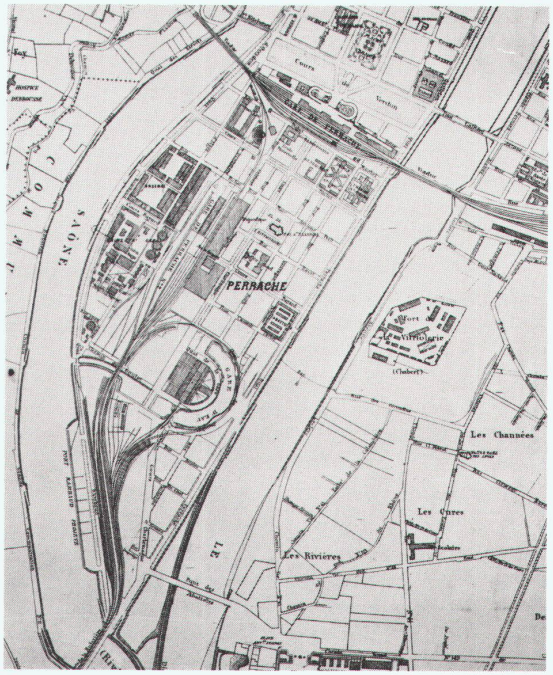
❷ Projekt von Morand / Projet de Morand / Project of Morand, 1784

❸ Plan von Joubert 1773, mit den Projekten von Perrache, überarbeitet von Soufflot / Plan de Joubert, avec les projets de Perrache revus par Soufflot / Plan of Joubert, with the projects of Perrache revised by Soufflot

❹ Neuer Plan von Lyon 1847 / Nouveau plan de Lyon / New plan of Lyon

❺ Projekt von Christophe Crepet, 1845 / Projet de Christophe Crepet / Project of Christophe Crepet





Am Schluss seines Begleittextes zum Plan begnügt sich Crepet nicht damit, den Behörden von La Guillotière zu schmeicheln, sondern er bietet sein Projekt auch der Stadt Lyon an, die interessiert ist, eines Tages das linke Ufer einzugliedern. Das geschieht am 24. März 1852.

Jenseits der militärischen Grenzen, die seit den 1850er Jahren mit der Eisenbahnlinie Lyon–Genf verdoppelt und dann ab 1872 abgebrochen werden, sind die Quartiere Gerland im Süden, Monchat im Osten und die Gemeinde Villeurbanne im Nordosten ebenfalls Gegenstand von Veränderungen. Man muss den Beginn des 20. Jahrhunderts abwarten, das heisst den Bau der Schlachthäuser von Tony Garnier und die Verlängerung der Avenue de Saxe (Avenue Jean-Jaurès), bis die Industrialisierung von Gerland abgeschlossen ist. In Monchat führt die Schaffung eines bedeutenden Wohnquartiers auf Initiative eines sehr begüterten Grundbesitzers, J.F. Richard-Vitton, nach 1858 zu einer Verzehnfachung der Häuserzahl und zu einer Versechsfachung der Einwohner zwischen 1856 und 1896. Die Linie der «Chemin de fer de l'Est», die seit 1845 in Aussicht genommen wurde, um die Konzentration der Industrien zu lockern, und von Bachelier 1869 wiederaufgenommen wurde, wird am 30. Oktober 1881 eröffnet. Östlich von Villeurbanne eröffnet der Ingenieur O'Brien 1847 den Canal de Jonage, der 1892 mit einer Fabrik und einem Damm ergänzt wird.

Der «Städtebau»

Die Lyoner Baukreise, Architekten und Ingenieure, die, wie die reichhaltige Zeitschrift «La Construction Lyonnaise» bezeugt, am Anfang dieses Jahrhunderts sehr aktiv waren, bringen eine ganze Anzahl Projekte für die städtebauliche Organisation hervor. Dabei weisen die Entwürfe von Antoine Pallière für kreisförmige periphere Boulevards in der Art der deutschen Ringstrassen auf die Notwendigkeit hin, die Massstäblichkeit der Stadt konzeptuell zu verändern. In Lyon macht sich eine neue, die Synthese und Funktionalität der Räume in den Mittelpunkt stellende Stadtkultur bemerkbar, und zwar zu einem Zeitpunkt, da sich Frankreich seinen Rückstand auf das Ausland zugute hält. Edouard Herriot entschliesst sich 1912, eine Kommission für die Studie eines «Plan d'extension et d'embellissement de la ville» einzusetzen. Dagegen muss man bis 1919 und 1924 warten, bis die Loi Cornudet für alle grossen Agglomerationen Frankreichs Geltung erlangt. Wenn die Früchte dieser Kommission wie die 1. Internationale Städtebauausstellung von 1914 durch den Krieg in Frage gestellt sind, so ist doch beides ein Zeichen für die Dringlichkeit der Probleme und für die Radikalität der Lösungen. Die Lösung von aussergewöhnlichem Format, wie sie Tony Garnier in seiner «Cité industrielle» formuliert, wird zwar nicht unmittelbar in den städtebaulichen Plan von Lyon einfliessen, doch wenigstens die Organisation zahlreicher Arbeiterwohnsiedlungen der Zwischenkriegszeit prägen.

A. Ch.

6 Plan von Lyon um 1910 / Plan de Lyon vers 1910 / Plan of Lyon about 1910

7 Plan von Perrache 1901 / Plan de Perrache / Plan of Perrache