KATHARINA KRAUSE

Die Straße in der großen Stadt

LONDON UND PARIS 1770–1860



böhlau



Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Katharina Krause

Die Straße in der großen Stadt

London und Paris (1770–1860)

BÖHLAU

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über http://dnb.d-nb.de abrufbar.

© 2026 Böhlau, Zeltgasse 1, A-1080 Wien, ein Imprint der Brill-Gruppe
(Koninklijke Brill BV, Leiden, Niederlande; Brill USA Inc., Boston MA, USA;
Brill Asia Pte Ltd, Singapore; Brill Deutschland GmbH, Paderborn, Deutschland;
Brill Österreich GmbH, Wien, Österreich)
Koninklijke Brill BV umfasst die Imprints Brill, Brill Nijhoff, Brill Hotei,
Brill Schöningh, Brill Fink, Brill mentis, Vandenhoeck & Ruprecht, Böhlau,
V&R unipress und Wageningen Academic.

Das Werk ist als Open-Access-Publikation im Sinne der Creative-Commons-Lizenz
BY-NC International 4.0 (»Namensnennung – Nicht kommerziell«)
unter dem DOI https://doi.org/10.7767/9783205223955 abzurufen. Um eine Kopie dieser Lizenz zu
sehen, besuchen Sie https: //creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/.

Umschlagabbildung: Thomas Shotter Boys: Cleveland, The Cleveland Museum of Art, Gift of Mrs.
Ralph Perkins in memory of Coburn Haskell 1946.10.v

Einbandgestaltung: Michael Haderer, Wien
Satz: Michael Rauscher, Wien
Druck und Bindung: Elanders Waiblingen GmbH, Waiblingen
Gedruckt auf chlor- und säurefrei gebleichtem Papier
Printed in the EU

Vandenhoeck & Ruprecht Verlage | www.vandenhoeck-ruprecht-verlage.com
E-Mail: info@boehlau-verlag.com

ISBN 978-3-205-22394-8 (Print)
ISBN 978-3-205-22395-5 (OpenAccess)

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung 9
1.1 Die Straße in der Forschung 15
1.2 Was ist eine städtische Straße? 21
1.3 Der Aufbau der Untersuchung 25

2. Sehen und Erleben der Straße 29
2.1 Veduten als Quelle: London und Paris 29
2.1.1 Briten erleben ihre Ankunft in Paris: Die Rue du Faubourg Saint-Denis von Thomas Girtin 31
2.1.2 Monumente im urbanen Kontext 40
2.1.3 Die Veduten betrachten 46
2.2 Information, Erinnerung, Aneignung. Zwecke der Veduten 53
2.3 Neue und besondere Formen der Wahrnehmung 55
2.4 Nationale Konkurrenzen: Stadt und Straße in Veränderung 64
2.4.1 Paris und London um 1800 64
2.4.2 Paris: Von der Restauration bis zur Julimonarchie 67
2.4.3 London: Bewährte und neue grafische Techniken 73
2.5 Neue Straßen: Bildformen in der Konkurrenz der Bildtechniken 94
2.5.1 Straßen als Verkehrsraum und Orte des Handels: Paris im Second Empire 94
2.5.2 Augenblicke 104
2.5.3 Standpunkte 112
2.6 Konkurrenz der Städte im Bild 114

3. Stadtumbau 117
3.1 Straßen und Stadtentwicklung 117
3.2 Bilder vom Abriss 120
3.2.1 Der Blick der Antiquare 123
3.2.2 Alt und neu im Kontrast 131
3.2.3 Dokumentation des Fortschritts 136
3.2.4 Nachbarschaften 145
3.3 Urbanistische Verbesserungen 157
3.3.1 Pittoreske Ruinen 157
3.3.2 Die Place du Carrousel und die Vollendung des Louvre: Erkenntnis von Verlusten 162

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

3.3.3 Verfahren der Dokumentation 169
3.3.4 Das Alte Paris entsteht im Bild der Zerstörung 179
3.4 Archivierung durch Bilder 187
3.4.1 Erinnerung bewahren 189
3.4.2 Orte der Erinnerung 195
3.4.3 Spuren der Bewohnerinnen und Bewohner 197
3.4.4 Reste der Stadt in Gegenwart und Zukunft 201

4. Gerade oder krumm – Einheitlichkeit oder Vielfalt der Straße und ihrer Bebauung 213
4.1 Gerade Straßen 213
4.1.1 Paris: Parzellierung und Bebauung in den Vorstädten und im Zentrum der Stadt 1780–1820 215
4.1.2 Traversen: von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1830 233
4.1.3 London in georgianischer Ära: Squares und privilegierte Zufahrten . . 241
4.1.4 Paris unter Napoleon III. 255
4.2 Akteure in Paris und London 265
4.3 Von den Teilen zum Ganzen: Gerade Straße als Mittel der Ordnung . . 272
4.4 Krumme Straßen: Vielfalt statt Monotonie und Variation der Ansichten 273
4.4.1 Regent Street. Licht und Schatten 273
4.4.2 Picturesque 281
4.4.3 Eine Alternative: Ästhetik der Variation in Paris 288
4.4.4 Will oder kann man Vielfalt planen? 290
4.4.5 Die Freiheit des Besitzers und Bürgers: Der Wiederaufbau von Hamburg nach dem Großen Brand von 1842 295
4.4.6 London: Die Freiheiten des Englishman 303
4.5 Möglichkeiten und Grenzen des Individualismus 310

5. Geschäftsstraßen 317
5.1 London 319
5.1.1 Einzelhandel: Waren des täglichen Bedarfs auf dem Strand und Luxus auf der New Bond Street 322
5.1.2 Regelverstöße? Die Architektur der Ladenfronten 327
5.1.3 Glas 331
5.1.4 Soziale Phänomene der Geschäftsstraße: Handelsleute, Kundschaft . . 342
5.2 Paris 345
5.2.1 Bautypen des Ancien Régime 345
5.2.2 Luxusläden 355

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

5.2.3 Die Individualität der Händlerinnen und Händler. Vom Empire bis in die Julimonarchie 361
5.3 London und Paris 376
5.3.1 Nähe und Distanz 376
5.3.2 Werbung 381

6. Störungen 391
6.1 Ambivalenzen: eine Übersicht 391
6.2 Verkehr in London 393
6.3 Risiken durch Verkehr 401
6.4 Ausweichmanöver: Passages/Arcades 407
6.5 Zeiten ohne Tageslicht 412
6.6 Konfrontationen 419
6.7 Die Straße als Ort politischer Äußerung. Repräsentation von Herrschaft und politische Bewegung auf der Straße 422
6.7.1 Aufstand als Sehenswürdigkeit 422
6.7.2 Mengen in Bewegung 428
6.8 Zirkulation sichern 450

7. Verzeichnis der Quellen 463

8. Verzeichnis der Literatur 475

9. Abbildungsnachweis 509

10. Dank 511

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

1. Einleitung

1864 wurde in London ein Eisenbahnviadukt über die Ludgate Street geschlagen. Damit erhielt die Straße, die von Westen her auf die Fassade von St. Paul's zuführt, eine vollständig neue Ansicht. Die Zeitgenossen beurteilten dies unterschiedlich. Aus einer ästhetischen Perspektive auf das Stadtbild der Londoner City handelte es sich um »mischief«, um »nuisance«, »spoiling what is now the best view of the finest work of work of the cleverest architect of modern times.«[1] Aus Sicht auf die Notwendigkeiten des Transports von Gütern und Menschen versprach die Anbindung der Eisenbahnlinie von Dover über die Blackfriars Bridge an das bestehende Netz enorme Vorteile. Ludgate Street war das Thema zahlreicher Veduten seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert.[2] Die große Zeitspanne, in der die Bilder entstanden, und der Konflikt um den Viadukt erlauben es, nahezu alle Aspekte des Themas »Straße in der werdenden Großstadt« anzusprechen. Von einem über den Köpfen der Passantinnen und Passanten liegenden Standort aus folgt die Radierung von Thomas Morris nach einem Gemälde von William Marlow 1795 der Straße bis zur Westfront von St. Paul's (Abb. 1).[3]

Die Fassade und die Kuppel sind jedoch nur halb zu sehen, sie werden von den Häusern auf der Nordseite der leicht gebogenen Straße und dem Turm von St. Martin Ludgate überdeckt. Die von der Sonne beleuchteten Häuser auf der Nordseite der Straße besitzen im Erdgeschoss Markisen, die die Schaufenster vor dem Licht schützen. Ansonsten sind sie schmucklos – aus Ziegelstein, wie eben die Bauten aus den Jahren nach dem großen Stadtbrand aussahen. Auf beiden Seiten der Straße gibt es Trottoirs, auf denen Damen und Herren unterwegs sind, die Damen immer in männlicher oder weiblicher Begleitung. Auf der Fahrbahn, die gepflastert ist, sind einige Kutschen und Lastkarren unterwegs. Es geht an diesem frühen Nachmittag ge-

1 The Builder 21, 1863, S. 221; The Builder 22, 1864, S. 61, aus dem Bericht über die Northern Architectural Association. Vgl. auch schon L'Anson, Edward: Opening St. Paul's. The open spaces, in: The Builder 12, 1854, S. 199.

2 Zu den Vorgängen und zum Material, dem dieser Abschnitt das Material verdankt, vgl. Schmandt 1991, S. 52–57.

3 Vgl. auch das kolorierte Blatt London, British Museum, Inv. Nr. 1877,0811.203. Die vollständige Legende des Blatts im British Museum gibt den Maler William Marlow, den Stecher Thomas Morris, als Schüler des berühmten Woolett, und den Verleger John Curtis an, der das Gemälde besaß und den Stich dem Alderman James Sanderson widmet. Das Blatt in Yale gibt als Besitzvermerk des Gemäldes Jerh. Harman Esq.r an. Dieser erscheint auch auf den Radierungen nach dem Pendant, des *View of Fish Street Hill*, ebenfalls von Thomas Morris nach William Marlow radiert. Die Gemälde lassen sich nicht nachweisen.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



Thomas Morris nach William Marlow: View of Ludgate Street, 1795, Radierung, Yale Center for British Art.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

mächlich zu, es ist halb zwei Uhr, wie man an der großen Uhr am Turm von St. Paul's ablesen kann. Die beiden Kirchen und die Straße sind als Thema der Vedute gleichgewichtig repräsentiert, der Titel des Blatts gibt der Straße den Vorrang.

Auch ohne einen Stadtplan zu konsultieren, lassen sich der Vedute zahlreiche Informationen über eine Geschäftsstraße in der Londoner City in den Jahren kurz vor der Wende zum 19. Jahrhundert abgewinnen: Das Format der Häuser, die Zahl der Stockwerke und die Breite der Parzellen, die Ausstattung der Straße, der Häuser und der Ladengeschäfte durch Vorrichtungen; Aspekte der Geschlechterverteilung, der Verkehrsmittel, beides zu einer bestimmten Tageszeit bei einer bestimmten Witterung. Aber auch Fragen, die das Medium selbst aufwirft, können dazu beitragen, das Bild der Ludgate Street, das einem spezifischen Publikum vermittelt werden soll, aufzuschließen: Die Größe des Blatts, die Technik, die beteiligten Hersteller – Maler, Stecher und Herausgeber – sowie der Vertrieb, die Besitzer des Gemäldes und der Widmungsträger. Alle sind Akteure in der Produktion und Rezeption eines Bildes, das eine wichtige Straße in der Londoner City in ein gutes Licht rückt.

Mit derselben Herangehensweise können auch Auskünfte über das Aussehen und die Nutzung derselben Straße nach dem Bau des Viadukts aufgefunden werden. Die grafische Technik ist eine andere: Gustave Dorés Zeichnungen werden im Buch als Holzstiche publiziert (Abb. 2).[4]

Aber die Wahl des halbhohen Standorts ist ähnlich. Wieder ist der Blick von Westen gewählt, jedoch jenseits der Kreuzung in der Fleet Street – wie dem Straßenschild zu entnehmen ist. Überhaupt dokumentiert das Blatt eine große Menge an Schrift – fast ausschließlich Werbung: auf dem Omnibus, auf den Schildern der »sandwichmen« und auf der Brandmauer des Hauses jenseits des Viadukts, die sich aus dem Durchbruch der Bahn ergeben hat. Es ist 17.45 Uhr, Rush Hour. Sollte man in der City die Hoffnung gehegt haben, dass Ludgate Street und Fleet Street dem Verkehr genügen würden, irrte man sich nach Ausweis des Bildes. Die Straße ist mit zahlreichen Gefährten verstopft. Doré bietet einen Katalog der Verkehrsmittel: Omnibusse, Kutschen, Planwagen, Handkarren, einen Leichenwagen, vor allem aber eine unzählbare Menge an zu Fuß Gehenden, Männern – nur wenigen Frauen – und an Tieren, denn auch eine Schafherde lässt sich ausmachen. Die Häuser an der Kreuzung sind nun wenigstens fünf Stockwerke hoch und mit architektonischem Schmuck versehen; Vorrichtungen an den Ladengeschäften gibt es nicht mehr. Eine große Menge in Bewegung – das ist das eine Thema des Blatts; das andere ist die Gegenüberstellung von moderner Technik und altem Monumentalbau. Denn ein Zug quert ausgerechnet in diesem Moment die Brücke des Viadukts, die Lokomotive

4 Der Holzstich wurde ohne weitere Kommentare im Text in die beiden Ausgaben von *London*. A Pilgrimage, bzw. *Londres* eingerückt. Für die Materialsammlung hielt Doré sich 1867 in London auf. Vgl. für die Editionsgeschichte hier Kap. 6.3.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



2 Gustave Doré/Desiré Quesnel: Ludgate-Hill, Holzstich, 1872, London, British Museum.

stößt ordentlich Rauch aus, der nach rechts abzieht. Aus einer an Städtebau und Architekturgeschichte interessierten Perspektive müsste man diese Gegenüberstellung als Konflikt beurteilen; aus einer Perspektive auf die grafischen Qualitäten des Blatts, das die Lokomotive mit den Türmen und der Kuppel von St. Paul's und

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

St. Martin Ludgate kombiniert und die einander überlagernden und einander kreuzenden Verkehre demonstriert, kann man Dorés Darstellung immer wieder als zwar explizite, aber nicht karikierende Darstellung goutieren.

Weiter kommt man indessen so nicht. Denn die Obelisken an der Kreuzung bleiben ohne Quellenstudium unverständlich. Um ihre Rolle zu identifizieren, muss man Stadtbeschreibungen und die einschlägige Fachliteratur der Verkehrsplanung konsultieren. So kann man erfahren, dass das Gedenken an bedeutende Aldermen und Lord Mayors nicht nur in den Legenden der Veduten, sondern auch mittels Monumenten auf der Straße erfolgen konnte. Allerdings dienten die Obelisken auch als Verkehrszeichen, als Insel für Fußgänger und als Teiler für den fahrenden Verkehr, so dass es naheliegt, in diesen Funktionen ein wesentliches Motiv für ihre Errichtung zu erkennen.[5] Zudem würde erst ein eingehender Vergleich mit anderen Darstellungen von Ludgate Hill offenbaren, wie sehr die Bilder Partei nehmen. Denn die Darstellung, die aus dem Büro der Architekten stammte und vor dem Bau des Viadukts über die *Illustrated London News* verbreitet wurde, ging von vollständig geordneten Verhältnissen hinsichtlich des Verkehrs aus und zeigt dementsprechend nur wenige Fahrzeuge.[6] Den Bedürfnissen des Handels in der City wird die Wahrnehmung entsprochen haben, dass man Ludgate Street verbreitern müsse; über die Uneinigkeit in der Frage, ob die Bebauung der Süd- oder der Nordseite der Straße geopfert werden müsse, verstrich der richtige Zeitpunkt: Denn die Durchfahrt unter dem Viadukt bestimmte von dessen Errichtung bis zum Abriss 1990 die Breite der Straße.

Diese Beispiele lassen die Themen aufscheinen, denen die nachstehende Untersuchung gilt: Die bauliche Ausgestaltung innenstädtischer Straßen und all das, was im Alltag auf ihr passiert, aber genauso die Wahrnehmung dieser beiden Aspekte, wie sie sich in Ansichten, in Beschreibungen unterschiedlicher Textsorten und in amtlichen Zeugnissen vermittelt. Dies soll hier über einen vergleichsweise langen Zeitraum erfolgen, einen Zeitraum, dessen Grenzen nur unscharf mit den letzten Jahrzehnten des 18. bis zum zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts angegeben werden können. Herangezogen wird insbesondere die Entwicklung der innenstätischen Straßen in den beiden damals größten Städten Europas, in London und Paris. Dies bedarf letztlich keiner Begründung – der Hinweis, dass kaum ein Reisebericht ohne den Vergleich der Städte auskam und eine allerdings kurzlebige Zeitschrift die deutschsprachigen Leserinnen und Leser über die aktuellen kulturellen Entwick-

5 Geehrt wurden John Wilkes (1725–1797), Lord Mayor 1774, und Robert Waithman (1764–1833), Lord Mayor 1823. Zu den Aufgaben der Obelisken vgl. Special report of the select committee on the London (City) traffic regulation bill, London 1866, S. 39, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1866-042059?accountid=14571 [09.07.2025].

6 The Illustrated London News, 14.11.1863, S. 493, The Railway-Bridge about to be Erected across Ludgate-Hill by the London, Chatham, and Dover Railway Company. 1863.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

lungen beider Städte informierte, muss hier genügen.[7] Zu einzelnen Fragen kann sich allerdings der Blick auf London und Paris an anderen europäischen Städten schärfen.

Das Interesse an der Straße in großen Städten hat in der Forschung zu Architektur und Städtebau wenige Konjunkturen und lange Phasen der Vernachlässigung, und es weist in den Disziplinen, die zur Erforschung der städtischen Straße beitragen, unterschiedliche Schwerpunkte auf. Eines aber scheint zumindest den Konjunkturen über alle Disziplinen wie Architektur und Stadtplanung, Architekturgeschichte, Geschichtswissenschaft, Soziologie, Geografie u.s.w. hinweg gemeinsam: Sie entstanden aus der Wahrnehmung einer Krise, in der sich Städte und ihre Straßen befanden. Sie manifestierten sich vor allem in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg, als die »klassische« Blockrandbebauung zugunsten einer Zeilenbebauung oder Hochhäusern mit Abstandsflächen aufgegeben wurde. Damit wurde auch die bis dahin im globalen Norden übliche Form der beidseitig geschlossenen Straßenseiten aufgegeben. Hinzu kam das Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs, der die Straßen weithin überforderte. Historische Forschung zu den Erscheinungen der Straße verband sich in vielen Fällen mit der Aufforderung aktiv an der Beseitigung von wahrgenommenen Missständen mitzuwirken.

Aus dem Blick auf die Straßen des 19. Jahrhunderts in London und Paris scheinen einige Phänomene eine lange Geschichte zu haben. Das enorme Anwachsen der Bevölkerung in den Städten Europas und die mit der Industrialisierung einhergehenden Veränderungen in den Wirtschaftsformen aller Geschäftszweige gefährdeten das reibungslose Funktionieren der Stadtstraßen. Dies wurde spätestens seit den 1830er Jahren als Gefahr wahrgenommen und von den Fachleuten und der Presse in Text und Bild adressiert. Allerdings entstand erst mit den massiven Zerstörungen von Straßenzügen und Stadtvierteln, die sowohl in Paris als auch in London die Anlage neuer, verkehrstüchtiger Straßen mit hygienisch einwandfreier Bebauung ermöglichten, in beiden Städten auch ein Bewusstsein für die ästhetischen Besonderheiten der Straße, ihrer Bebauung und deren Dekoration. Sie erfuhren je nach fachlicher Bindung und Grundhaltung der Experten oder der Besucherinnen und Besucher ein positives oder negatives Urteil.

Im London der 1860er Jahre, aus dem das Beispiel Ludgate Street stammt, stand man unter besonderem Druck, nicht nur, weil die administrative Aufteilung der Stadt in getrennte Bezirke – in die City, Westminster und Southwark – übergreifende Planungen besonders schwierig machte und die gegenläufige, sozioökonomische

7 Die Zeitschrift *London und Paris* von Friedrich Wilhelm Bertuch erschien ab 1798 in Weimar und berichtete aus beiden Städten, ab 1811 wurde auch Wien in den Titel aufgenommen. Vgl. vor allem die systematische Untersuchung der Sichtweise von Engländern auf Paris und von Franzosen auf London von Hancock 2003. Zu Methodenfragen vgl. hier nur Werner/Zimmermann 2002.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Entwicklung der Stadtteile ein nicht mehr erträgliches Ausmaß annahm. Vielmehr musste man in der Konkurrenz der Hauptstädte unter Napoléon III und Victoria auf das Beispiel der Stadtsanierung in Paris mit der Anlage neuer breiter Straßen und der damit verbundenen Sanierung innenstädtischer Slums reagieren. In dieser Phase sollten sich ästhetische und soziale Kompetenzen vereinen. Am Institute of British Architects in London, das seit 1834 zur Professionalisierung der Architekten und Stadtplaner beitragen wollte, präsentierte John Ruskin im Mai 1865 seine Vorstellungen über *The Study of Architecture*, in denen er am Beispiel des gerade fertiggestellten Viadukts von Ludgate Hill einen Verriss des dort gebrauchten Ornaments vortrug. Vor allem skizzierte er die künstlerische und soziale Misere, in der sich seiner Ansicht nach das zeitgenössische London befand:

> All lovely architecture was designed for cities in cloudless air; for cities in which piazzas and gardens opened in bright populousness and peace; cities built that men might live happily in them, and take delight daily in each other's presence and powers. But our cities, built in black air which, by its accumulated foulness, first renders all ornament invisible in distance, and then chokes its interstices with soot; cities which are mere crowded masses of store, and warehouse, and counter, and are therefore to the rest of the world what the larder and cellar are to a private house; cities in which the object of men is not life, but labour; and in which all chief magnitude of edifice is to enclose machinery; cities in which the streets are not the avenues for the passing and procession of a happy people, but the drains for the discharge of a tormented mob, in which the only object in reaching any spot is to be transferred to another; in which existence becomes mere transition, and every creature is only one atom in a drift of human dust, and current of interchanging particles, circulating here by tunnels underground, and there by tubes in the air; for a city, or cities, such as this no architecture is possible – nay, no desire of it is possible to their inhabitants.[8]

Die Straße als Abflusskanal für die Menschenmasse, die jede Individualität in ihrem einzigen Zweck vernichtet, nämlich einen Ort zu erreichen; Mengen an steinernen Bauten, die der maschinellen Produktion von Waren dienen, Umweltverschmutzung, nur Arbeit, nicht Leben.

1.1 Die Straße in der Forschung

Es mag verwegen erscheinen, Ruskins Äußerungen mit der ersten Ausstellung zu konfrontieren, die ebenfalls zum Wohl der Gesellschaft wirken wollte und dazu

8 Ruskin 1909, S. 24–26.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ebenfalls Pathos einsetzte – wenn auch in ästhetisch völlig verschiedener Form: *›De Straat‹. Vorm van Samenleven | Die Straße. Form des Zusammenlebens* fokussierte in Eindhoven, Düsseldorf, Nürnberg und Wien das Zusammenwirken von formalen Eigenschaften und Interaktionen der Bevölkerung auf den städtischen Straßen, allerdings im Unterschied zu Ruskin mit klarem Übergewicht auf sozialen und politischen Fragen.[9] Das Pathos artikulierte sich in der Kombination der schwarz-weißen Fotografien auf den Plakaten und in der Ausstellung, wobei sich die Fassungen im Van Abbemuseum in Eindhoven und den anderen Stationen signifikant unterschieden. Gemeinsam war aber die appellative Heraushebung zentraler Textpassagen durch Fettdruck in den sorgfältig recherchierten und durch viele Quellen belegten Katalogbeiträgen, die von niederländischen Autoren stammen. Es ging darum, in einer Weltgeschichte aus Beispielen von gelungenen oder missratenen städtischen Straßen Kenntnisse zu vermitteln und daraus Veränderungen anzustoßen. Thematisiert wurden nicht nur die Effekte des Verkehrs, sondern auch Resultate von kapitalistischer Bodenspekulation und Ausbeutung des globalen Südens. Die Ausstellungsmacher, darunter Jean Leering in Eindhoven und Jürgen Harten in Düsseldorf, kannten sich zum Teil aus den Planungsteams der *documenta 4* (1968). Es ist gut möglich, dass der politische Anspruch und die Aufmachung der Publikation die Rezeption in der universitären Architekturgeschichtsschreibung behindert haben. Die Intention, die städtische Straße als einen Ort zu zeigen (und wieder dahin zu entwickeln), der eben nicht nur Durchgangsraum für Verkehr ist, sondern öffentlichen Raum für das »Zusammenleben« bietet, teilt die Ausstellung mit weiteren Untersuchungen, die ihren Ausgangspunkt in den städtebaulichen Entwicklungen der 1960er und 1970er Jahre hatten und einen historischen Ansatz mit globaler Perspektive verfolgten. Die umfangreiche Bibliografie der Publikation zur Ausstellung enthält auch die Werke US-amerikanischer Autorinnen und Autoren, wie Kevin Lynch und Jane Jacobs, die in Theorie und Praxis der Stadtplanung und Erneuerung in den kommenden Jahrzehnten zu Autoritäten wurden.[10]

Die Expertise zum Thema Straße bildete sich von da an und weiterhin in disziplinär getrennten Kreisen ab. Zudem lässt sich in der Forschung zur städtischen Straße ab da eine Zweiteilung feststellen: in einerseits Arbeiten, die weiterhin alle Zeiten und alle Gegenden der Welt untersuchten, um Typen zu beschreiben, die sowohl hinsichtlich der Form als auch der Nutzung Ähnlichkeiten aufwiesen; in andererseits Studien, die sich vertieft ausschließlich einzelnen Regionen und Epochen zu-

9 Die Datenbank des Museums enthält zahlreiche Reproduktionen der ausgestellten Fotografien und Ansichten der Ausstellung (https://mediabank.vanabbemuseum.nl/vam/start/index, [22.05.2025]). Vgl. jetzt auch zur Einordnung in die Geschichte des Städtebaus und die Geschichte von Architekturausstellungen Ortega-Martinez 2025, S. 33–58.

10 Lynch 1960; Jacobs 1961.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

wandten. Beide Formate der Untersuchungen nahmen durchaus Kenntnis voneinander und überkreuzten sich. Dazu trug bei, dass die Studien mit einem globalen Interesse immer auch eine historische Perspektive einnahmen, in einem interdisziplinären Autorenkollektiv aus Architekturpraxis, Urbanistik, Architekturgeschichte und -theorie, Geschichtswissenschaft, Soziologie u. a. erarbeitet wurden und immer wieder Fallstudien integrierten.

In der chronologisch geordneten Übersicht über die wenigen Untersuchungen, die sich der Straße in der Stadt widmeten und die aus einem universitären Forschungskontext stammen, steht der Band mit dem zugleich schlichten wie prätentiösen Titel *On Streets* am Anfang. Er wurde von Stanford Anderson herausgegeben und erschien 1978 in der MIT Press.[11] Anderson, der eine Doppelqualifikation als Architekt und Kunsthistoriker aufwies und seit 1963 am MIT lehrte, brachte ein Team aus Autorinnen und Autoren zusammen, die (fast) die ganze Vielfalt disziplinärer Perspektiven für eine Beschäftigung mit dem Thema repräsentieren. Der Aufteilung zwischen Architekturtheorie und -geschichte einerseits, Sozialwissenschaften andererseits ist möglicherweise geschuldet, dass der bis heute äußerst anregende Band auch im Vorwort des Herausgebers keine methodische oder inhaltliche Klammer erhielt. Die Geschichte der Straße im globalen Norden einerseits, Analysen der Struktur und der Nutzung mit einer weltweiten Perspektive andererseits stehen unverbunden nebeneinander. Zwar hat Anderson im Vorwort und im eigenen Beitrag mit dem Ansatz eines »ecological system« der Straße versucht, historische, formale und sozio-ökonomische Perspektiven zusammenzubinden.[12] Ihm war offensichtlich bewusst, dass es fast unmöglich ist, die von Akteuren zur Entstehungszeit imaginierten und realisierten Versionen von Straßennetz und Straßenbebauung mit der Nutzung durch die zeitgenössischen Akteurinnen und Akteure in einem schlüssigen Analysemodell zu koppeln. So entwickelte er das Konzept der Fluidität und erprobte es wiederholt am Beispiel der Planung von Savannah auch aus der Geschichte der Stadt heraus. Die Beziehung zwischen der Form, die der Entwurf wähle, und der Funktion, die Nutzer wählten, sei »fluide«, denn es komme nicht immer und auch nicht über die Geschichte der Straße zu dem vorhergesehenen Gebrauch, genauso wie jede Nutzung durch verschiedene Formen bedient werden könne. Andersons Ergebnisse treffen sich mit Beobachtungen aus dem zeitgenössischen Gebrauch des Straßenraums, wonach die unvorhergesehene und unvorhersehbare Nutzung den Charakter des Ortes verändert.[13] Sie kann auch die gestalterischen Absichten von Bauherrschaft und Architekten konterkarieren, wie William H. Whytes berühmte

11 Anderson 1978. Ich habe die Auflage von 1986 (Anderson 1986a) benutzt. Zur Person vgl. den Nachruf: Stieber 2017, S. 10–12.

12 Anderson 1986b.

13 Sennett 1991, S. 250.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

empirische Studie zur Plaza des Seagram Building in New York gezeigt hat.[14] Die hierfür nötige Empirie aus Beobachtung kann am historischen Material durch die Untersuchung des Personals auf den Darstellungen der Straßen ersetzt werden, wobei eine strenge Quellenkritik dazu dient, in die Falle der Bildtraditionen zu gehen. Whytes Studie warnt zugleich davor, die Aussagen von Planern und Theoretikern als Gewähr für die tatsächliche Inanspruchnahme der Straßen anzusehen. Es wird sich im Verlauf der vorliegenden Untersuchung zeigen, dass Andersons Konzept sich eignet, Phänomenen wie Umbauten von Hausfassaden zur besseren Darbietung von Waren einen Platz in der Geschichte der Straßen zu geben, ohne in den normativen Debatten der zeitgenössischen Architekten und der späteren Architekturgeschichte oder auch Denkmalpflege Partei ergreifen zu müssen.

Nach dem Vorwort des Herausgebers eröffnet den Band die monumentale Studie von Anthony Vidler unter dem zumindest teilweise irreführenden Titel *The Scenes of the Street: Transformations in Ideal and Reality, 1750–1871*.[15] Dem Beitrag merkt man Vidlers Interesse für Architekturtheorie an, und so bleibt der Text die beste Einführung in die theoretischen Ansätze zur Stadtplanung und zur Rolle der Straße in der Stadt für den langen Zeitraum bis 1871. Dabei markiert das Enddatum mit dem Commune-Aufstand in Paris, dass französische Theoretiker im Beitrag das Übergewicht haben. Vidlers Leistung besteht auch darin, einen konzisen Überblick über die Vorstellungen zu geben, die die Theorie der Urbanistik leiteten und sich im Gebrauch von Metaphern widerspiegeln: Das Paradigma des Organismus/des Körpers, dem mit der Medizin entliehenen Begriffen und Maßnahmen begegnet wird, wird abgelöst vom Paradigma der Maschine, das sich in Begriffen und Maßnahmen der Ingenieurskunst abbildet. Vidler verspricht eingangs, die Rolle der Architekten und Theoretiker (»philosophers«) sowie der Stadtbewohner (»city-dwellers«) zu untersuchen; letztere werden schnell zur »populace«, der Unterschicht, die sich auf den Straßen herumtreibt. In Vidlers Textcorpus hat sie jedoch wenig Platz – allenfalls denjenigen einer Gruppe, die es zu beherrschen gilt. Vidler löst sein Versprechen in diesem Punkt also nicht ein. Welche Auffassung die Einwohner (und erst recht die Einwohnerinnen) von der städtischen Straße ihrer Zeit hatten – das erfährt man aus Vidlers ansonsten brillanter Darstellung der Entwicklung des Denkens über die Straßen nicht.

Dieser Aspekt interessiert auch im Beitrag von François Bédarida und Anthony Sutcliffe nur wenig. Er entstand im Rahmen eines vom französischen Ministère de la Culture finanzierten Projekts und erschien im *Journal of Urban History*, also einer

14 Whyte 1980. Vgl. Dazu auch den gleichnamigen Film, 58', produziert von der Municipal Art Society of New York, 1980 (https://www.youtube.com/watch?v=5QkJkT3M-Us [22.06.2025]), sowie Wagner 1993.

15 Vidler 1986, S. 16–127.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

interdisziplinär ausgerichteten Spartenzeitschrift.[16] Es handelt sich um den ersten Beitrag, der vorrangig für den Kontext der historischen und architekturhistorischen Forschung verfasst wurde. Am Beispiel von London und Paris im 19. Jahrhundert entwickelten die Autoren aus der Empirie, die sie an Text- und Bildquellen erarbeiteten, Grundsätze. Diese spiegeln durchaus den Anspruch der Autoren, zu generalisierbaren und zu epochenübergreifenden Aussagen zu kommen. Sie schrieben der Straße drei Funktionen zu: Als öffentlicher Raum die Zugänge für alle und zu allen notwendigen Zielen zu garantieren (»accessibility«), woraus sich der Vorrang der Nutzung als Verkehrsraum ergeben habe; eine Baulinie herzustellen, der Geltung verschafft werden musste (»base line«); und als von Gruppen und Einzelpersonen für vielfältige Zwecke genutzter Raum (»social space«). Dass sich diese Funktionen nicht ohne Konflikte vereinbaren ließen, zeigen Bédarida und Sutcliffe an zahlreichen Beispielen auf. Eine Definition, was unter Straße in der Stadt zu verstehen sei, stellen sie nicht bereit. Ihrem Fazit ist zuzustimmen: »The physical arrangement of a town may therefore be regarded as the product of a struggle for space between (public) communication functions and other (private) uses.«[17] Freilich würde man mit den Begriffen »öffentlich« und »privat« heute vorsichtiger umgehen, der historisch verbürgte französische Begriff des »particulier«, der sowohl Aspekte des Eigentums als auch der Partikularinteressen einschließt, würde auch auf die Verhältnisse des 19. Jahrhunderts gut passen.

Einen neuen Anlauf zur Erforschung der städtischen Straße nahmen Spiro Kostof und seine Schülerinnen und Schüler. Die Publikationen gehen auf Forschungen zurück, die in Berkeley zeitlich parallel zu den Aktivitäten am MIT erfolgten, aber erst in den 1990er Jahren publiziert wurden. Kostof kam nicht aus der Architektenausbildung, sondern war Architekturhistoriker. Seine Arbeiten überzeugen immer noch durch ihre Offenheit gegenüber den Architekturen aller Epochen und aller Kulturen, in geographischer und in sozialer Hinsicht. Den Versuch, eine historische mit einer soziologisch informierten Stadtgeschichte zu unternehmen, stellen die beiden Bücher über die Erscheinungsweisen und Architekturen der Stadt dar, die 1991 und 1992 erschienen.[18] Kostofs früher Tod erklärt, warum das Kapitel über die Straße im zweiten, von Greg Castillo redigierten Werk Fragment blieb.[19] Die Kombination einer alle Epochen und alle Kontinente umfassenden Geschichte der Stadt aus ihren Bestandteilen, in denen Kostof der Straße eine prominente Rolle zuweist, unternimmt immerhin den Versuch, die Straße als »Element der Stadtgestalt« und als

16 Bédarida/Sutcliffe 1980, S. 379–396. Eine räumlich und zeitlich fokussierte Fassung erschien in Sutcliffe 1983.

17 Bedarida/Sutcliffe 1980, S. 383.

18 Kostof 1991.

19 Kostof 1993, S. 189–243.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

»Institution« zu analysieren. Kostof will formale Aspekte einerseits, Funktionen und gesellschaftliche Bedeutung andererseits in ihrem Zusammenwirken beschreiben. Das Kapitel versucht eine Typologie, die sowohl nach der Situierung in der Stadt formal vorgeht (Uferstraße, Brückenstraße) als auch Baugestalt und Nutzung zusammenbindet (Boulevards, überdachte Straßen). Die Schwierigkeit, Gestaltung und Nutzung in einer Typologie zusammenzuführen, wird an dieser Stelle deutlich und von Kostof/Castillo betont.[20] Bestechend ist das Verfahren des Buchs, mittels knapp kommentierter großformatiger Abbildungen aus allen Weltgegenden und Epochen sowie mit eigens angefertigten Skizzen eine visuelle Überzeugungskraft für die vor allem historisch ausgerichtete Darstellung zu entwickeln.

Aus der »Schule« Kostofs ging 1996 unter dem Titel *Streets. Critical perspectives on public space* ein Band hervor, der vom Ansatz her, aber auch mit der Abfolge seiner Kapitel die Grundprinzipien von Kostofs Forschungen und Lehre aufgreift. Das Buch »wandert« in Fallstudien von der amerikanischen Westküste über den Pazifik um die Welt, um nach der Überquerung des Atlantiks mit Washington, Chicago und New Orleans die Ostküste zu erreichen. Diese Geste, die die üblichen Vorstellungen über die Abhängigkeiten von Europa und der amerikanischen Ostküste vermeiden will, ergibt ein Kaleidoskop für sich allein stehender Kapitel. Das Vorwort der Herausgeberinnen und des Herausgebers versucht keine Zusammenfassung. Es zeigt aber auf, welche Auffassung die Beiträge eint. Straßen sorgen für die städtische Struktur,

> on which to weave the complex interactions of the architectural fabric with human organization. […] The unique characteristics of any street derive from what Spiro Kostof often referred to as the »urban process,« that intriguing conflation of social, political, technical, and artistical forces that generates a city's form. […] Unlike works of art […] streets are as mutuable as life itself and are subject to constant alterations through design or use that foil the historian's desire to give them categorical finitude.[21]

Man könnte die Vorstellung bezweifeln, dass »works of art« unveränderlich sind. Aber es ist konsequent, das Thema Straße als öffentlicher Raum in Fallstudien anzugehen, die die Beispiele in Momentaufnahmen präsentieren. Sie zeigen zugleich auf, welche Entwicklungen in der Geschichte einer Stadt oder eines Territoriums bzw. eines Staates in formaler und sozialer Hinsicht zu diesem Zustand führten.

Der Gegenstand Straße in der Stadt lässt sich also nicht leicht greifen, schon gar nicht in einer allgemein gültigen Definition erfassen. So versucht der jüngste Band einer Gruppe französischer Historikerinnen und Historiker auch nicht, das Thema mit einer Definition einzufangen. Die *Histoire de la rue. De l'Antiquité à nos jours* be-

20 Kostof 1993, S. 218.

21 Çelik/Favro/Ingersoll 1996, S. 1.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

handelt die Geschichte der Straße von der Antike bis zur Gegenwart, wobei die Epochen nach der Antike fast ausschließlich als Geschichte der Straße in französischen Städten, hauptsächlich in Paris, beschrieben werden.[22] Als eine äußerst gut lesbare Zusammenfassung des Forschungsstandes zu vielen Aspekten des Gebrauchs von Stadtstraßen hält das Buch, was der Titel verspricht: Es ist eine »Histoire«, in der die bauliche Gestalt kaum eine Rolle spielt. Alles was auf der Straße geschehen kann, wie die Obrigkeit regulierend eingreift und wie sich Gruppen aus der Bevölkerung die Straße immer wieder zurück »erobern« können, wird sehr kenntnisreich dargelegt. Als eine Einführung zu den Ergebnissen der jüngeren französischen historischen Forschung ist das Buch überaus nützlich.

Man kann beklagen, wie es 2023 Danielle van den Heuvel tut, dass sich niemand an eine allgemeingültige Definition der städtischen Straße gewagt hat. Weder über eine Begriffsgeschichte noch über die Einträge in die Enzyclopädien vom 18. bis zum 20. Jahrhundert ist man bisher zu einem überzeugenden Vorschlag gekommen. »Perhaps it is exactly the multifaceted nature of the street and the life within it that makes it almost impossible to capture it in a singular definition that can be applied across a wide range of geographical and temporal contexts.«[23]

1.2 Was ist eine städtische Straße?

Einigkeit besteht allerdings darin, dass die Straße sich nicht als Linie auf dem Stadtplan definiert, also nicht allein durch ihre Funktion, Orte in der Stadt erreichbar zu machen. Diese Funktion ließe sich in der Zweidimensionalität der Fläche darstellen. Die Straße bestimmt sich vielmehr als ein Raum, der in seiner Dreidimensionalität durch Bauten oder andere Begrenzungen erscheint und durch die Benutzung für viele verschiedene, oft einander störende Zwecke begründet ist. Die Straße ist also kein »Container«. Von allen Versuchen, die im »Spatial Turn« den Raum zu bestimmen suchten, scheint mir immer noch diejenige von Pierre Bourdieu zutreffend. Sie fasst die Situation der Straße als einen Ort auf, an dem zahlreiche Akteurinnen und Akteure handeln. Raum ergibt sich demnach aus physischen und sozialen Faktoren. Die Aktivitäten artikulieren sich in der Aneignung des Raums, der sich dadurch als Ort konkretisiert.[24] In der vorliegenden Studie kann also in einer »Arbeitsdefinition« die städtische Straße als ein durch Bauten, Mauern oder andere Begrenzungen von Grundstücken gebildeter, zumeist öffentlich zugänglicher Raum erfasst werden.

22 Tartakowsky 2022. Autorinnen und Autoren sind neben Tartakowsky Joël Cornette, Emmanuel Fureix, Claude Gauvar, Catherine Saliou.

23 Heuvel 2023, S. 914, das Zitat auf S. 14.

24 Bourdieu 1991.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Länge, Führung und Breite können überaus unterschiedlich ausfallen. Von dem einen anderen ebenfalls öffentlichen Raum in der Stadt, dem Platz, unterscheidet sich die Straße vor allem in einem Punkt: Sie dient der Bewegung in der Stadt, und sie stellt den Zugang zu allen Elementen her, die für das Funktionieren der Stadt erforderlich sind, und darunter auch dem Platz.

Der Überblick über die Forschung zur Straße in der Stadt zeigt, dass vor allem in der jüngsten Zeit kunst- und architekturhistorische Untersuchungen kaum anzutreffen sind. Das hat möglicherweise pragmatische Gründe. Im Unterschied zum Platz, im Unterschied auch zur Planstadt, sind Straßen im allgemeinen hochgradig komplexe Angelegenheiten.[25] Denn es gibt hier nicht die wenigen handelnden Personen, die Aufträge erteilen, die entwerfen, die die Form und die Nutzung bestimmen und so eine langlebige Gestalt sichern. Sicher wird man der Analyse von Ulrich Schütte zunächst zustimmen können:

> Der architektonische Raum ist immer ein physisch gegebener Raum, der Ergebnis von Planungsintentionen, von Werkprozessen (die Errichtung von Gebäuden) und vielfältigen Nutzungen und Nutzungsansprüchen ist. Jede Architektur ist (in der Regel) auf Dauer angelegt, da Bauwerke Zwecken dienen und Ansprüche erheben, die über die unmittelbare Gegenwart hinaus auch in der näheren oder weiteren Zukunft Geltung einfordern. Der mit architektonischen Mitteln gestaltete Raum ist dabei als Medium sozialer und politischer Kommunikation zu verstehen, wie aber auch (und gleichzeitig) als deren grundlegende Voraussetzung. Anders gesagt: Der architektonische Raum ist ebenso Zeichen sozialer Positionen und Absichten wie Teil sozialer Aktivitäten.[26]

Aber: Das trifft zu auf die Genese neuer Straßen in den Stadterweiterungen des 18. Jahrhunderts und auf Eingriffe in die bestehende Stadt durch die Anlage neuer Straßen, die den Städtebau seit dem frühen 19. Jahrhundert bestimmen und in der »Hausmannisierung« von Paris kulminieren. Für die Mehrzahl der Straßen in den europäischen Städten passt dies nicht ganz. Dort besteht der einzige Faktor, der für Stabilität in der Erscheinung einer Straße sorgt, in den Eigentumsverhältnissen der Parzellen, die an eine Straße angrenzen, und dies teilweise über Jahrhunderte hinweg.[27] Sie eröffnen den Eigentümerinnen und Eigentümern viele Möglichkeiten: auf ihrem Grundstück neu zu bauen, dabei in vielen Fällen auch mehr Etagen zu errichten als vorher, die Parzelle in der Tiefe besser zu nutzen, d. h. sie zu überbauen, Teile

25 Vgl. zuletzt Nova/Jöchner 2010; Nova/Hanke 2014; Hanke/Sölch 2019. Zur Planstadt hier nur Maß 1990.

26 Schütte 2018, S. 91f.

27 Eindrucksvolle Beispiele dafür, wie die Eigentumsverhältnisse die Durchsetzung einer neuen Straßenführung und einer einheitlichen Fassadengestaltung nach Brandkatastrophen behindern, sind Rennes und Hamburg (Nières 1972; Nières 2004; für Hamburg vgl. hier Kap. 4.4.5).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

des Gebäudes zu verändern und an ökonomischen und baukünstlerischen Entwicklungen teilzuhaben, diese auch mitzugestalten, die die große Stadt zur Großstadt werden lassen.[28] Die Eigentümerinnen und Eigentümer bestimmen die Straße allerdings nicht allein. Auf der Straße und im Austausch mit den sie an den Flanken definierenden Architekturen, mit deren Nutzerinnen und Nutzern, agieren zahlreiche Personen mit individuell oder in Gruppen organisierten Bedürfnissen. Immer dann, wenn es den Anschein hatte oder auch tatsächlich Handlungsbedarf gab, wenn sich die Aktivitäten gegenseitig behinderten und das Wohl der Stadt – im Fall der Hauptstädte auch das Wohl des Staates – zu gefährden drohten, trat ein weiterer Akteur auf den Plan: Die Obrigkeit, die je nach Ort, Zeit und Regelungsnotwendigkeit verschieden organisiert und mehr oder weniger durchsetzungsfähig war.

Im Resultat, so wie es für verschiedene Zeitpunkte in der langen Geschichte einer Straße im Bild und in Beschreibungen festgehalten wurde, wirken Struktur, bauliche Ausprägung und Nutzung einer Straße kontingent. Betrachtet man den Prozess, der zu den verschiedenen Stadien führte, waren in ihm zahlreiche Einzelentscheidungen wirksam, die aus der Rationalität der Beteiligten nachvollziehbar sind. Forschungen zur Straße haben auf diese Komplexität unterschiedlich reagiert: Mit der kartographischen Überlagerung der verschiedenen Zustände,[29] mit einer statistischen Herangehensweise,[30] mit Untersuchungen, die die Materialien und die Besitzgeschichte eines jeden Hauses nachzeichnen[31] oder mit Typologien, vor allem der Bauten, selten auch der Straße. Typologien der Bauten existieren als Handreichungen für Architekten oder als Instrumente der Regulierung seit dem 16. Jahrhundert.[32] Sie werden hier als historische Belege herangezogen, um in einem umfangreicheren Quellencorpus das Verständnis für die soziale Einordnung eines Gebäudes in der Entstehungszeit zu ermitteln. Für neue, vor allem aus den Bedarfen der Ökonomie entstehende Bautypen – wie Banken, Versicherungen u. ä. – bietet die Architekturkritik zahlreiche Hinweise.[33] Typologien haben als Hilfsmittel der Klassifizierung ihren Wert und doch auch Grenzen: Sie fokussieren im Fall der Architekturen immer

28 Boudon u. a. 1977.

29 Z. B. Berty 1868.

30 Als eine Methode unter mehreren: Boudon 1977.

31 Vgl. als rezentes Beispiel: Waquet, Dominique u. a.: https://wiki.geohistoricaldata.org/Rue _Saint-Honoré [25.06.2025]. Beispiele sind auch ältere Denkmaltopographien, die jedoch die jeweils jüngeren Besitzverhältnisse nicht dokumentieren.

32 Grundlegend: Pevsner 1976. Zu nennen sind für Paris die zahlreichen Musterbücher und für London die Bauvorschriften, die vom Brandschutz getrieben werden. Erstere fließen ein in die Untersuchungen von Cabestan 2004 und Carbonnier 2006. Beide arbeiten auf der Basis von archivalischen Quellen an der Geschichte des vernakulären Bauens in Paris. Typologisch interessiert ist auch Loyer 1987. Für London: Summerson 2003. Typologien finden sich auch in Lampugnani/Stühlinger/Tubbesing 2018.

33 Dazu zuerst Olsen [1976] 1979.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

das einzelne Gebäude, sie interessieren sich fast ausschließlich für die Nutzung im Eigentum oder Mietverhältnis und bieten nur wenige Aussagen zu der ästhetischen und der sozialen Einbindung in den Stadtraum. Eine Typologie der Straßen in der werdenden Großstadt könnte letzteres leisten, jedenfalls für die Phase, in der sich die Funktionen der Stadt ausdifferenzieren. Hier wird dies mit dem Kapitel über die »Geschäftsstraßen« versucht. Im London des frühen 19. Jahrhunderts unterscheiden sie sich von Straßen, die ausschließlich dem Wohnen dienen.

Es wird deutlich geworden sein: Die Straße in der Stadt definiert sich aus der Form und aus der Nutzung, die in einem fluiden und über die Zeit veränderlichen Zusammenwirken interagieren. Daran sind viele Personen, Individuen und Gruppen unterschiedlichen Organisationsgrades beteiligt. In dem durch die Architekturen oder andere Begrenzungen der anliegenden Parzellen definierten, immer knappen Raum gibt es Konkurrenzen und Konflikte: um den verfügbaren Platz, um die Möglichkeit zu Aktivitäten und deren zeitliche Verteilung im Tagesablauf, und, auf einer anderen Ebene, um das Verständnis, welche und wie viele Regelungen erforderlich und nützlich sind. Prozessualität und das komplexe Zusammenwirken von funktionalen, sozialen und ästhetischen Gegebenheiten begründen, warum diese Untersuchung mit Exempeln arbeitet. Bestätigung findet diese Vorgehensweise auch in den Überlegungen des Geografen Miles Ogborn, der für das London des langen 18. Jahrhunderts die »multiplicity« im Prozess der Entstehung von *Spaces of Modernity* herausstellt. Argument für die Arbeit mit Fallstudien ist Ogborn zufolge der Rang der jeweiligen sozialen, ökonomischen und politischen Kontextes in der Entwicklung der jeweiligen städtischen Teilräume.[34]

Die Auswahl der hier vorgelegten mikrohistorischen Fallstudien richtet sich zum einen nach der Aufmerksamkeit, die die jeweilige Straße über den hier untersuchten Zeitraum beim zeitgenössischen Publikum fand. Zum anderen gaben pragmatische Aspekte den Ausschlag für die Wahl der einzelnen Gegenstände – die Existenz von ausreichenden und ausreichend erschlossenen Bild- und Textquellen, dazu, wenn möglich, auch von vorausgehenden Forschungen. Bilder und Texte werden jedoch nicht allein zur Information über die Erscheinung einer Straße zu einem bestimmten Zeitpunkt herangezogen. Sie prägten die jeweils spezifischen Wahrnehmungen der Straße und werden daher hier umfassend dokumentiert.

34 Ogborn 1998, S. 17–22.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

1.3 Der Aufbau der Untersuchung

Am Anfang steht die Vergewisserung, welche Botschaften die Bilder über die Straße vermitteln.[35] Vorrangig handelt es sich um den Versuch, eine kritische Sicht auf die Bildquellen zu erlangen. Dazu dienen Analysen der grafischen und der fotografischen Techniken, die für die Ansichten der Straßen in Gebrauch genommen wurden – Gemälde wurden nur selten angefertigt. Wer diese Bilder benutzte, lässt sich aufgrund der Vertriebsform wie Grafikhandel und illustrierter Presse sowie der unzureichenden Überlieferung nur selten feststellen. Allerdings können Schwerpunkte in der Wahl der Motive mit Schwerpunkten in der Reiseliteratur, in der Guidenliteratur und in Reiseberichten, korreliert werden und so zum Verständnis verhelfen, welche Wahrnehmung der Straße in den Bildern erzeugt oder bestärkt werden soll. Es lässt sich zeigen, dass sich aus Veränderungen wie beispielsweise von Bildausschnitten, Standorten der Zeichner und Stecher auch Veränderungen in der Bewertung von Phänomenen, die auf der Straße wahrgenommen werden, ergeben sollten. In der Verschiedenheit der Themenwahl, die sich für London und Paris feststellen lässt, wird deutlich, dass sich das Urteil über die bauliche Beschaffenheit der Städte in der Motivwahl der Veduten sowohl spiegelt als auch bestärkt wird. London erscheint als eine Stadt des erfolgreichen weltumspannenden Handels mit Waren des alltäglichen Gebrauchs und des gehobenen, ja luxuriösen Bedarfs. Dazu trägt die große Zahl tätiger, selten müßiggehender Bewohnerinnen und Bewohner sowie ausländischer Besucher bei. Bedeutsame Architekturen sind rar – nur St. Paul's verdient zahlreiche Bilder. Veduten von Straßen in Paris dagegen wurden nur selten angefertigt, allein ausländische Zeichner und Grafiker übermitteln hie und da ein geschäftiges Straßenbild. Paris ist und bleibt im Bild die Stadt der hochrangigen Baumonumente. Insgesamt zeigen die Ansichten der Straße von den Radierungen aus der Zeit ab 1730 über die Lithografien und Holzstiche bis hin zu den verschiedenen fotografischen Verfahren der 1850er Jahre ein gleichmäßiges Interesse für die Architekturen und die Aktivitäten, die die jeweilige Straße ausmachen. Es ist sicher den gewählten Medien und deren ökonomischen Bedingungen geschuldet, dass über den hier betrachteten Zeitraum überwiegend das Image vom Funktionieren der Straße präsentiert wird.

Permanenter Wandel prägt die Straßen. Das gilt für alle ihre Aspekte, und dieser Wandel ist oft nur punktuell, manchmal aber radikal. Im Unterschied zur allgemeinen Auffassung, dass mit Paris im Second Empire das erste Beispiel für einen solchen radikalen Stadtumbau vorliege, wird hier London an den Anfang gestellt. Denn dort mögen die Umbaumaßnahmen weniger weitreichend gewesen sein, aber dort lassen sich jene Wahrnehmungen fassen, die das Verhältnis der Stadtbewohnerinnen und

35 Die Forschungsliteratur und die Quellen sind in den einzelnen Kapiteln verzeichnet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Stadtbewohner zu ihren Wohnsitzen, seien diese Eigentum oder angemietet, prägten. Hier werden einige wenige Stimmen der unmittelbar Betroffenen greifbar, und damit die Breite an Reaktionen auf den Stadtumbau, über die literarischen Zeugnisse und über die bekannten Statistiken hinaus.

Um in großem Umfang Straßen im Stadtkern neu errichten zu können, waren ebenso umfangreiche Maßnahmen des »Rückbaus« nötig. Es ist bekannt, dass die Durchbrüche neuer, breiter Straßen durch die dicht bebauten Stadtviertel im Zentrum von Paris die Wahrnehmung gerade dieser Stadtviertel veränderten: Waren sie zuvor bestenfalls »pittoresk«, in vielen Fällen Schauplatz für fiktive Darstellungen von Gewaltverbrechen, wurden sie nun als Zeugnisse der Geschichte der Stadt angesehen. Klar ist auch, dass die Verlagerung von großen Teilen der bisherigen Bewohnerinnen und Bewohnern in die Außenbezirke der Stadt, nicht nur deren Leben erschwerte. Durch die Trennung von Arbeitsplatz und Wohnung kam es in beiden Großstädten zu einer zusätzlichen Belastung der Straßen als Verkehrsweg, wurden neue Verkehrsmittel erforderlich, begann die Spirale von ständigen Umbauten und Erweiterungen der städtischen Straßen.

Planerische Maßnahmen in den Städten von der Frühen Neuzeit bis über die Mitte des 19. Jahrhunderts hinaus wurden und werden in der Praxis des Städtebaus und in der Forschung meistens vom zweidimensionalen »Plan« her gedacht. Hier liegt der Fokus dagegen vor allem auf der Realisierung der Straße mit Architekturen, die auch in der gerade geführten Straße den Straßenraum in seinen drei Dimensionen zur Anschauung brachten. Die gerade Straßenführung wird an Beispielen vom ausgehenden 18. Jahrhundert bis in das Second Empire erörtert. Gerade Straßen wurden aus Sicht der handelnden Administratoren, auch wenn sie in Paris und London unterschiedlich organisiert waren, als Ordnungsinstrument verstanden. Sie waren Mittel Ordnung zu schaffen, Ordnung im Alltag sichtbar zu machen und ihr damit zu Wirkung zu verhelfen. Gerade Straßen bildeten die Folie für die Erfahrung ihres Gegenstücks, gekrümmt geführte Straßen, die ihrerseits prominente, neu errichtete Exempel aufweisen. An der Regent Street in London und am Wiederaufbau Hamburgs nach dem Brand von 1842 lässt sich diskutieren, ob Vielfalt, die seit der sensualistischen Ästhetik geschätzt wurde, geplant werden könne. Es geht um die Frage, ob das Erscheinungsbild der Straßen in der »Alten Stadt«, der sogenannten »gewachsenen« Stadt, artifiziell hergestellt werden sollte, im Neubau oder im Wiederaufbau. Es kann zudem gezeigt werden, dass die Uneinheitlichkeit der Fassaden in den Londoner Straßen (und ebenso in Hamburg) als Ergebnis und Symbol für »Freiheit« verstanden sein sollte – im Kontrast zu den geraden Straßen des Haussmannischen Paris mit ihren nur geringfügig im Dekor variierten Fassaden. Die Verschiedenheit der Ansätze in der Planung und Realisierung von Straßen mittels deren Bebauung kulminierte in den 1860er Jahren, in denen aus englischer Sicht bei aller zugegebenen Großartigkeit das neue Paris als Ausdruck von Despotie, die Stil- und

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Materialvielfalt des viktorianischen London dagegen als Beweis für die Freiheit des »Englishman« anzusehen sei.

Die intensiven Forschungen zur Entstehung der Konsumgesellschaft und deren Realisierung durch die Ausbreitung neuer Formen des Ladengeschäfts bilden die Grundlage für einen vertieften Blick auf die Hausfassaden seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert, zuerst in London, dann auch in Paris. In den Geschäftsstraßen reihten sich Haus an Haus mit einem Erdgeschoss, das zur Straße hin fast ausschließlich dem Handel diente. Dass sich hierzu die Produktionsformen der Waren änderten, diese mit Ausnahme einiger Lebensmittel wie beispielsweise Brot und Fleisch nicht mehr aus einer Werkstatt heraus verkauft wurden, hat die Forschung zur Entwicklung des Einzelhandels zunächst für die englischen Städte, dann auch für Frankreich aufgezeigt. Bei einem Zeitversatz um wenige Jahrzehnte und der Unterbrechung der französischen Entwicklung des Luxushandels im Jahrfünft der Revolution lassen sich sowohl Übereinstimmungen (und Konkurrenz in der Entwicklung) als auch »nationale« Unterschiede in den Architekturen und in der Adressierung der Kundschaft aufzeigen. Gemeinsam ist London und Paris, dass die neuen Techniken im Umgang mit Glas und Eisen den Bau von Hausfassaden ermöglichten, die gegen eines der Grundprinzipien der Baukunst zu verstoßen schienen – gegen die Stabilität und damit Dauerhaftigkeit. Die Entwicklung der Geschäftsstraßen wird daher bis zum Aufkommen der ersten Kaufhäuser für konfektionierte Textilien verfolgt.

Die Geschäftspraktiken unterschieden sich in den beiden Städten, gemeinsam war aber, dass Nähe und Distanz zwischen Haus und Straße, zwischen Ladeninhabern und Kundschaft neu definiert wurden, die Grenze zwischen dem umkämpften öffentlichen Raum und dem zu den Geschäftszeiten zugänglichen Laden verschoben wurde. Ebenfalls konträr zu den Gesetzmäßigkeiten der akademischen Architekturlehre stand die Entwicklung der Werbung; sie adaptierte alle neuen Techniken von Schrift und Bild und wurde erst weit im 20. Jahrhundert erfolgreich Regeln unterworfen. Die Straße als Aktionsraum für Politik, für alte Formen der politischen Auseinandersetzung wie Aufstände und für neue Formen wie Demonstrationszüge, stellt mit unterschiedlicher Gewichtung ein Thema von Veduten, Presseberichten und planerischen Maßnahmen dar: In Paris bilden Aufstände und der Putsch Louis Napoleons, in London Demonstrationen Gelegenheit, die Nutzung des Straßenraums zu präsentieren. Das Kapitel endet mit einem Blick auf die Störungen des Geschäftslebens durch das offenbar für einige Teile der Gesellschaft schwer erträgliche Gedränge auf den Straßen, durch Dunkelheit und durch die Wahrnehmung von extremer Armut, die den Konsum moralisch verwerflich machte.

Das Buch entstand in einem Projekt des Sonderforschungsbereichs *Dynamiken der Sicherheit. Formen der Versicherheitlichung in historischer Perspektive*. Das Projekt untersuchte über mehrere Epochen und mit verteilten Rollen *Architektonisch und bildmedial verfasste Sicherheitskonzeptionen*: Studien zu Stadtbefestigung und

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Stadttoren (Ulrich Schütte), die Grenze zwischen Haus und Straße am Beispiel der Adelssitze in Münster (Katharina Krause), die Straßenhändlerinnen und Straßenhändler und deren misslungene Einhegung durch Bilder (Katharina Krause) haben die Frage nach Sicherheitsarchitekturen und Diskursen über Sicherheit von verschiedenen Seiten her eingekreist. Der Beschäftigung mit den verschiedenen Varianten der *Critical Security Studies*[36] verdankt dieses Buch viel, mehr aber noch den Beiträgen der Kolleginnen und Kollegen aus den Sozial- und Geschichtswissenschaften. Dazu gehört eine methodisch präzise Bestimmung von Situation und Repertoire.[37] Situation meint mit größerer Trennschärfe, was häufig recht verschwommen als Kontext bezeichnet wird und was einen sozialen, zeitlich und räumlich begrenzten Zusammenhang definiert. Repertoire umfasst die Aktivitäten, die in bestimmten Situationen zur »praktischen Bewältigung von Handlungsproblemen […] zur Verfügung stehen.«[38] Das Buch schließt daher mit dem Versuch einer Antwort auf die Frage, welche Aspekte der Straße in der Großstadt als Sicherheitsproblem wahrgenommen wurden und mit welchen Handlungsrepertoires darauf von Seiten der Regierung, von Staat und Stadt, darauf reagiert wurde. Dabei geht es nicht um all das, was der »human security« zugerechnet werden kann, um Verkehrsunfälle oder um eine Geschichte der Kriminalität, insbesondere um Eigentumsdelikte wie Taschendiebstahl und Ladeneinbruch oder gar Mord und Totschlag in der Nacht, wie sie in der belletrischen Literatur einem sich gruselnden Lesepublikum präsentiert werden. Es geht auch nicht um Verbrechen gegen die Monarchen und die Monarchin und den Staat, um Attentate und Aufstände, die in den Hauptstädten häufiger als in der Provinz zu befürchten waren.[39] Vielmehr wird eine Analyse der Eingriffe der Administrationen und Regierungen angestrebt, die die Straße nach Form und Aktivitäten zu regeln versuchten, Sicherheit und Ordnung herstellen wollten. Was das reibungslose Funktionieren der überregionalen, gar globalen Wirtschaftstätigkeit behinderte, wurde unterbunden. Die Regeln betrafen insbesondere die Umformung der Straße von einem Raum, der auch dem Aufenthalt und zahlreichen stationären Tätigkeiten diente, in einen Durchgangsraum, in dem dem Verkehr der Vorrang vor allem anderen eingeräumt wurde.

36 Als Einführung: Balzacq 2011; Dunn Cavelty/Balzacq 2017.

37 Bonacker 2021.

38 Bonacker 2021, S. 23.

39 Das entspricht auch einer Arbeitsteilung im Projekt. Das Attentat von Joseph Fieschi auf Louis Philippe im Juli 1835 untersucht Godehard Janzing (Pariser Straßenkämpfe. Bild- und Raumpolitik urbaner Konflikte zur Zeit der Juli-Monarchie, in Vorbereitung). Zum Einstieg in diese Themen, zumeist mit einem Fokus auf die Epoche von Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart vgl. Weinhauer/Ellerbrock 2013; Jobard 2019; Lenger 2019.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

2. Sehen und Erleben der Straße

2.1 Veduten als Quelle: London und Paris

Veduten von innenstädtischen Straßen aus Paris und London, die von etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts bis etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts auf den Markt gegeben wurden, werden in diesem Kapitel als Indikatoren für Interessen am Straßenbild untersucht. Da nur wenige konkrete Rezeptionszeugnisse – beispielsweise Hinweise auf identifizierbare Käufer und deren Umgang mit Veduten – greifbar sind, können die beteiligten Personen nur in allgemeiner Form zum Thema gemacht werden: die Maler und vor allem die verschiedenen Spezialisten für die jeweils angewandten grafischen Techniken, die Verleger, die Käuferinnen und Käufer, Auftraggeber und Institutionen. Ähnliches gilt für die Rahmenbedingungen der Vermarktung und Verbreitung, im öffentlichen und im privaten Bereich. Im Sinn einer Quellenkritik werden die Veduten daher einer formalen Analyse unterzogen – unter Einschluss der Besonderheiten der jeweils verwendeten künstlerischen Verfahren, so dass statt individueller Interessen Anliegen von Gruppen beschrieben werden können. Wie alle Bildgattungen, die Ausschnitte aus einer zeitlich und räumlich bestimmten und bestimmbaren Wirklichkeit dokumentieren sollen, unterliegen Veduten der Erwartung, dass sie das jeweilige Motiv, bestehend aus den Architekturen, den Spezifika des Straßenraums wie Pflaster, Beleuchtung u. ä. sowie den Personen, die die Straße nutzen, als Beleg für eine gemachte oder eine mögliche Erfahrung des Straßenraums zeigen. Veduten weisen generell eine Spannung zwischen der wertungsfreien oder wertenden Wiedergabe konkreter Orte zu einem konkreten Zeitpunkt und der Anwendung von Darstellungskonventionen auf. Diese Konventionen können die Wahrhaftigkeit der Darstellung bestätigen, weil sie Erwartungen erfüllen, die sich aus Vorwissen zu Bildern der Straße in einer großen Stadt speisen. Die Konventionen können aber gebrochen werden, so dass umgekehrt ein »neuer« Blick auf das bekannte Motiv die Authentizität der Darstellung bestätigt. Die Konventionen beziehen sich gleichermaßen auf Motive wie auf Bildformate oder den bevorzugten Standort des Zeichners, von dem aus er die Vedute aufnimmt. Von erheblicher Bedeutung ist zudem, welche Bildtechniken verwendet werden; denn die Konventionen des Motivs gehorchen Erwartungen an die jeweilige Bildtechnik, d. h. an Malerei, an die grafischen Techniken in deren ganzer Bandbreite und die Fotografie. Wichtig ist ebenfalls die Verwendung der Bilder, die von der Dekoration von Räumen über das Sammlungsobjekt bis zur Publikation in verschiedenen Formen der Kombination mit Texten reicht.

Veduten dokumentieren, sie geben Richtlinien für das Verhalten beim Betreten des dargestellten Orts vor, und sie stehen in Wechselwirkung mit Texten, die ihrer-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

seits empfehlenden Charakter haben können, wie es beispielsweise explizit in Reiseführern vorgeführt wird. Zudem erzeugen Reiseführer das Dilemma, dass sie ihre Zielgruppe, die Fremden in der großen Stadt, nur unscharf adressieren; sie sollen auch von Ortansässigen erworben werden. Wo Reiseführer Konventionen beschreiben und schaffen, sollen Reiseberichte in vielen Fällen eine individuelle, manchmal originelle Sicht auf den Gegenstand erfassen. Trotz der genannten Schwierigkeiten können gesicherte Aussagen über die in Veduten vermittelten Interessen der Akteursgruppen getroffen werden. Generell lässt sich feststellen, dass von Fremden und über Fremde mehr Aussagen in Bild und Text überliefert sind als von den Einheimischen, die jedoch die Gegenstände der Bilder sind.

Veränderungen in den Darstellungskonventionen erlauben Einblicke in die Verschiebungen, die sich in der Erfahrung der großstädtischen Straße eröffnen. Nicht immer war die Straße ein eigenständiges Bildthema, so dass als erstes gefragt werden muss, unter welchen Voraussetzungen Straßenbilder auf den Markt kamen. Des Weiteren wird in einem im wesentlichen chronologischen Durchgang durch das Material untersucht, welche Aspekte der Straßen in der großen Stadt in den verschiedenen Formaten akzentuiert werden. Weil die planerischen Aktivitäten auf der Grundlage der administrativen Vorgaben die Zirkulation von Menschen und Waren auf der Straße priorisieren, gilt dem Verkehrsfluss und dessen Blockade abschließend ein besonderes Augenmerk. Es werden also Veduten, die Ausschnitte des Straßenraums präsentieren, untersucht. Diese Vorentscheidung für Bilder, die die Straße als einen architektonisch gefassten Raum zeigen, führt dazu, dass andere Darstellungsformen, die durch eine Konzentration auf die Personen soziale Interaktionen zum Thema machen, hier nicht behandelt werden. Mit Bildern von Straßenhändlerinnen und Straßenhändlern habe ich mich an anderer Stelle befasst.[40] Ich verzichte mit dieser Vorentscheidung aber auch darauf zu untersuchen, warum der für die Literatur und die Literaturwissenschaft zur Großstadt des 19. Jahrhunderts so wichtige Blick des Flaneurs keine adäquate Resonanz in den Bildern erhielt.

Der Fokus liegt auf Beispielen aus den miteinander wetteifernden Städten London und Paris, wobei zur Verdeutlichung einzelner Phänomene auch Exempel aus Rom und Berlin herangezogen werden. Insbesondere das Material zu London ist herausragend, vielfältig und quantitativ fast nicht zu überschauen. Allerdings wird die Forschung durch den Katalog von Adams erleichtert, und verschiedene Aspekte der Londoner Veduten sind in der britischen Forschung immer wieder zum Thema gemacht worden.[41] Anders steht es um die Forschungssituation zu Paris. Hier ist zunächst zu konstatieren, dass Paris seit etwa dem Beginn des 17. Jahrhunderts Ge-

40 Krause 2023.

41 Adams 1983; Wolff/Fox 1973, S. 559–582; Nadel/Schwarzbach 1980; Potts 1988; Arnold 2000; Nead 2000; Hayde 2010; Sangster 2017; O'Byrne 2018.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

genstand zahlreicher Ansichten wurde, die die Stadt in Übersichten und in Veduten ihrer Monumente wiedergeben. Straßen wurden jedoch, im Unterschied zu London, seitens ortsansässiger Vedutisten, erst mit dem Stadtumbau unter Haussmann zum eigenständigen Bildthema von Grafiken gemacht, d. h. unmittelbar bevor Maler wie Edouard Manet und Gustave Caillebotte sowie die Impressionisten die neuen Boulevards zum Gegenstand von Gemälden machten.[42] Diejenigen nicht sehr zahlreichen Bilder, die durchreisende auswärtige Künstler seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert anfertigten, interessierten die französische Forschung nicht, und die britische Forschung hat sie nur im Rahmen von Künstlermonografien beachtet.

Zwar würden sich auf dem Stand der Erschließung der Londoner Veduten auch statistische Auswertungen hinsichtlich der präferierten Motive und Darstellungsweisen anbieten – so wie auch die Themen der Reiseführer prinzipiell einer statistischen Auswertung offenstehen. Ihr würde aber für Paris das Gegenstück fehlen. Aus einer quellenkritischen Perspektive, deren Ziel Rückschüsse auf die Wahrnehmung der Straße in der großen Stadt des 18. und des 19. Jahrhunderts sind, wird hier eine eingehende Analyse einzelner Blätter oder Serien vorgezogen.

2.1.1 Briten erleben ihre Ankunft in Paris: Die Rue du Faubourg Saint-Denis von Thomas Girtin

Als der damals 26-jährige britische Vedutist Thomas Girtin im Herbst 1801 den Frieden von Amiens nutzte, um Paris zu besuchen, hatte er Großes vor: Er wollte dort das Panorama von London ausstellen, das er in den Monaten zuvor erarbeitet hatte, um damit ein Einkommen zu erzielen. Als ihm die Ausstellung verwehrt wurde,[43] begann er zu zeichnen und damit Material für Grafiken zu sammeln, die er nach einer Rückkehr nach London würde herstellen und verkaufen können. Dabei hielt er vor allem Ansichten des Seinetals fest, hinzu kamen zwei Veduten aus Paris. Girtin starb am 9. November 1802 in London an einem Lungenleiden, nachdem er *A Selection of Twenty of the Most Picturesque Views in Paris* als Radierungen mit Aquatinta fertiggestellt hatte. Thomas Girtins älterer Bruder John übernahm den Nachlass und edierte die Sammlung der Blätter 1803.[44]

42 Kampmeyer-Käding 1990; Palmbach 2001.

43 Vermutlich mit Rücksicht auf den Inhaber des Patents James W. Thayer seit 1799, vgl. Oettermann 1980, S. 116.

44 Leben und Werk von Thomas Girtin sind gut untersucht. Dazu trägt vor allem die Webseite von Greg Smith bei, die fortlaufend ergänzt wird: Thomas Girtin (1775–1802): An online catalogue, archive and introduction to the artist by Greg Smith, https://www.thomasgirtin.com [15.11.2023] . Leider sind die Unterseiten nicht indiziert, so dass einzelne Passagen nicht treffsicher zitiert werden können. Vgl. auch Smith 2002; Morris 1987.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



3 Thomas Girtin: View of the Gate of St. Denis taken from the SUBURB, kolorierte Radierung, Cleveland, The Cleveland Museum of Art, Dudley P. Allen Fund.

Die Grafiken weisen zumeist extreme Querformate auf, wie es sich für Veduten von Landschaften und Stadtansichten eingebürgert hatte. Die beiden Szenen, die der Topografie von Paris selbst gelten, weichen davon ab, indem sie zwar als Querformate gehalten sind, aber mit ausreichender Höhe auf die darzustellende Bebauung reagieren. Unter dem zweisprachigen Titel *View of the Gate of St. Denis/Vue de la Porte St. Denis // taken from the SUBURB // prise du FAUXBOURG* manifestiert sich Girtins Interesse für eine der belebtesten Straßen in der Vorstadt (Abb. 3).

Denn die Ausrichtung und der Titel des Blatts lassen zwar keinen Zweifel, dass das Triumphbogentor den Anstoß zur Aufnahme des Motivs gab – zumal Girtin das Tor auch in einer zweiten Ansicht schräg von der Stadtseite aus skizzierte.[45] In der ausgearbeiteten Vedute wird der Bogen aber zur Engstelle heruntergestuft. Die Häuserzeilen der Rue du Faubourg Saint-Denis überschneiden seine Pfeiler, und sein Gebälk ragt kaum über das Kranzgesims und die Dachaufbauten der Häuser hinaus, die die Straßenfronten formen und einen nach oben offenen Kastenraum bilden. Unter dem Bogen hindurch setzt sich die Straße fort und führt in eine bläuliche Ferne, die Einzelheiten nicht mehr zu erkennen gibt.

Das Motiv existiert in unterschiedlichen Fassungen, mit deren Rolle im Werkprozess Greg Smith sich eingehend befasst hat. Girtin benutzte zunächst eine Mietkut-

45 Thomas Girtin: Porte St. Denis, Stift und Aquarell auf weiß präpariertem Papier, London, Victoria and Albert Museum, Inv. Nr. 37-1886; Smith 2002, Nr. 177; Smith Nr. TG1892, in: https://www.thomasgirtin.com/collection/catalogue/paris-porte-saint-denis-and-the-boulevard-saint-denis [15.11.2023].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



4 Thomas Girtin: Die Rue du Faubourg Saint-Denis, lavierte Federzeichnung, Paris, Musée Carnavalet.

sche und zeichnete von dort aus, um ungestört zu sein.[46] Er verwendete zumeist eine Camera Obscura, die unterschiedliche Einstellungen ermöglichte. So stellt vielleicht das Aquarell, das vom selben Standort aus einen niedrigeren Fluchtpunkt setzt, eine Studie dar, die am Ort selbst entstand.[47] Das Aquarellieren vor dem Motiv wurde Girtin allerdings zu mühsam, so dass er nur noch Stiftzeichnungen anfertigte. Die breiter gestreckte zeichnerische Vorlage für die Publikation im Stichwerk ist nicht überliefert. Das Ergebnis der Vorarbeiten ist aber in der Weichgrundradierung überliefert, die vor der Herstellung der Schatten durch Aquatinta von der Platte abgezogen wurde. Girtin radierte sie selbst und signierte und datierte sie auf den 29. September 1802.[48] Für den nächsten Arbeitsschritt wurde eine aquarellierte Zeichnung

46 Thomas Girtin, Brief an John Girtin, 09. oder 10.04.1802: »what skeches I make are done from the windows of Hackney Coaches of course they cost a little. I altered my plan directly I got your letter for I had then Begun to skech on a Large scale, and to Colour on the spot. this would have been very tedious. But now I am for getting the Best views I can. & merely skeches.« (The Whitworth, University of Manchester) (1802 – Item 2) https://www.thomasgirtin.com/collection/sales-and-documents/1802-documents/page/1 [15.11.2023].

47 Thomas Girtin: La Rue St. Denis, ca. 1802, Stift, Aquarell auf weiß präpariertem Papier, Grafit and Aquarell auf grundiertem Papier, Privatbesitz, Norfolk (I-E-16), Smith 2002, Nr. 178 (Der Titel bei Smith ist irreführend, es handelt sich um die Rue du Faubourg Saint-Denis), Smith Nr. TG1891, https://www.thomasgirtin.com/collection/catalogue/la-rue-saint-denis-paris-a-scene-for-thomas-dibdins-pantomime-harlequins-habeas [15.11.2023]; Duffy 2003, Nr. 5, S. 40f.

48 Thomas Girtin: [View of the Gate of St. Denis], Yale, Center for British Art, Weichgrundätzung, »Etchd Drawn & Pubd Sept 29 1802 by T Girtin Islington«, vgl. https://collections.britishart.yale.edu/catalog/tms:49767 [25.04.2024], weiteres Exemplar in London, British Museum, Inv. Nr. 1847,1009.143.1.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



5 Thomas Girtin: Die Rue du Faubourg Saint-Denis, Aquatinta, Yale Center for British Art.

angefertigt, die im Figurenbestand, den architektonischen Motiven sowie in den Maßen mit der Radierung übereinstimmt (Abb. 4).

Sie stammt möglicherweise von einem Helfer Girtins.[49] Das Blatt diente zur Schattierung mittels der Aquatinta, die durch Frederick Christian Lewis d. Ä. aufgebracht wurde (Abb. 5).

John Girtin gab schließlich verschiedene Editionen des Werks auf den Markt. Wie üblich konnten die Veduten auch koloriert erworben werden, wobei die überlieferten Blätter teils auf den radierten, teils auf den Aquatinta-Versionen von Hand farbig gefasst wurden. Selbstverständlich wurde das Widmungsexemplar der Serie für George Capell-Coningsby, 5th Earl of Essex (1757–1839) koloriert.[50] Da Girtin sehr lichtempfindliche Pigmente benutzte, sind die kolorierten Blätter in vielen Fällen verblasst, insbesondere die Textilien und den Himmel darf man sich in kräftigen Tönen vorstellen.[51]

49 Thomas Girtin: lavierte und aquarellierte Federzeichnung, Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. D.5868 BIS; Smith, Nr. G1877; https://www.thomasgirtin.com/collection/catalogue/the-porte-saint-denis-viewed-from-the-suburbs-possible-colour-study-for-plate-ten-of-picturesque-views-in-paris-8968/essay/french-subjects/page/1 [15.11.2023].

50 Thomas und John Girtin: A Selection of Twenty of the Most Picturesque Views in Paris: View of the Gate of St. Denis taken from the Suburbs; Cleveland, Ohio, Cleveland Museum of Art, https://www.jstor.org/stable/community.24600513 [24.04.2024].

51 Einen Eindruck zumindest von den Rottönen gibt das Blatt mit der Freilegung der Place du Carousel, in: Blanton Museum of Art, University of Texas at Austin Inv. Nr. 1982.1299 (https://www.thomasgirtin.com/collection/texts/girtin-short-life-story/#figure41) [15.11.2023]. Zur Technik Girtins

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Es ist sehr selten, dass am selben Motiv durch die Wahl des Fluchtpunkts und des Blattformats die Unterschiedlichkeit des Eindrucks nachvollzogen werden kann, den der Künstler vom Straßenraum erfasst und vermittelt. Zwar werden in beiden Blättern die Häuser rechts und links vom Blattrand überschnitten, so dass ihre Höhe an dieser Stelle nicht abgelesen werden kann. Aber nur im flüchtigen, vielleicht vor dem Motiv entstandenen Aquarell wird damit das Verhältnis von hohen Häusern und schmaler Straße manifest, nur in diesem Blatt erscheint der Himmel hoch und fern, in den die Gerüststangen am Haus auf der rechten Straßenseite und die Brandmauern links hineinragen. Zudem ist hier auch das Tor weit entfernt. Die abwechselnd helle und dunkle Schattierung der Häuser auf der linken Seite, der Ostseite der Straße, die sich von einem beobachtbaren Lichteinfall nicht ableiten lässt, erzeugt einen Rhythmus, von dem sich das verschattete Relief am Tor gut abheben kann.

Der Wechsel zum höher liegenden Fluchtpunkt und zum breiteren Blattformat gibt dem Tor selbst ein größeres Gewicht und weitet den Straßenraum, so dass die Relation von Gebäuden und Straßenbreite moderner, d. h. für den Verkehr von Personen und Waren auskömmlich erscheint und auch das Tor kaum als Engpass wirkt. Dem fortgeschrittenen Arbeitsprozess entsprechend hält das Blatt eine Fülle an Informationen über die Hausfassaden, über das Tor und über das Publikum auf der Straße bereit: Zu sehen ist, wie sich schmale und breitere Häuser mit unterschiedlicher Höhe der horizontalen Gesimse und der Traufen abwechseln, wie die Läden im Erdgeschoss durch Vordächer geschützt werden und Waren an Fassaden, durch Aufschriften und Auslagen beworben werden. Das Publikum auf der Straße geht seinen Tätigkeiten nach: links stehen mehrere Karren und Wagen am Straßenrand; vor dem »Marchand de Vins« wartet ein Eselskarren mit einem Fass. Frauen mit Henkelkörben kaufen ein, ein Wasserträger und eine Lastenträgerin mit Kiepe könnten die Straße eben gekreuzt haben. Rechts haben sich Gruppen vor den Häusern gebildet; nur das Paar im Vordergrund, sie in weißem Kleid und gelbem Schal, er in Uniform mit Zweispitz, ein Hündchen an der Seite, gibt eine klare Richtung vor, wobei auch hier ein Halt erfolgen könnte: Der Herr weist auf den Hausrat hin, den eine Trödlerin vor der Baulücke am Straßenrand angehäuft hat. Die Mitte der Straße ist fast leer: Ein Lastenträger kreuzt sie und drei Hunde haben gut Platz. Was aber gibt es nicht? Zwar ist die Mitte der Straße von den Zonen vor den Häusern jeweils durch eine Rinne abgeteilt, Trottoirs für die Fußgänger aber bestehen nicht, und die wartenden Mietkutschen auf der rechten Straßenseite besetzen die Zone vor den Häusern etwa zur Hälfte. Über den Straßenbelag informiert Girtin nicht. Vorrichtungen für eine Straßenbeleuchtung sind nicht zu erkennen.

---

vgl. [William Henry Pyne]: The rise and progress of water-colour painting in England: No. I', Somerset House Gazette, and Literary Museum 1, 8 November 1823, S. 65–67.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Innerhalb der Darstellungen von Paris aus der Zeit um 1800 ist das Blatt eine Rarität, und es ist kein Zufall, dass ausgerechnet ein Engländer, ein Fremder, ein Bild von einer Pariser Straße – hier sogar aus einem Faubourg – übermittelt.[52] Es ist anzunehmen, dass Girtin hauptsächlich auf den englischen Markt für Veduten zielte, auch wenn die zweisprachigen Legenden den Verkauf auf dem Festland fördern sollten. Bilder von belebten Straßen waren in London seit etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts üblich geworden, und sie präsentierten, wie noch zu zeigen sein wird, für Einheimische wie für Reisende ein spezifisches Bild von Stadt und Lebensweisen auf den Straßen. Für Paris trifft dies nicht zu. Hier blieben im 18. Jahrhundert allein die Quais und Ufer der Seine, die zugleich einen weiten Blick auf die Reihe von bedeutenden Bauten am Fluss ermöglichten, Thema für Veduten, in der Nachfolge der Ansichten, wie sie sich seit dem frühen 17. Jahrhundert eingebürgert hatten.[53] Hinzu kamen Motive von den Boulevards, die das Interesse an dieser Promenade und dort gebotenen Lustbarkeiten bezeugen.[54] Aus der Nähe und mit geringem Interesse am städtebaulichen Kontext aufgenommen zeigen sie das Spazierengehen, die Straßentheater und Straßenhändler. Eine Ansicht der Pariser Straßen, die sowohl den architektonischen Zusammenhang als auch die Nutzung des Straßenraums wiedergibt, lag offenbar außerhalb des Interesses der Künstler und ihrer Kundschaft.

Für Reisende aus England war dagegen gerade der Faubourg Saint-Denis ein Erlebnis: Nachdem sie von Calais kommend an der Barrière de Saint-Denis die Zollmauer passiert hatten, näherten sie sich über den ehemaligen Faubourg der früheren Stadtgrenze, die mit dem Triumphbogen zu Ehren Ludwigs XIV. markiert war. Die Widmungsinschrift war durch das Leitmotiv der Revolution – LIBERTÉ ÉGALITÉ INDIVISIBILITÉ – ersetzt worden, was Girtin korrekt vermerkt. Aus demselben Jahr 1802 sind zwei Äußerungen britischer Reisender überliefert, die die Eindrücke bei der Annäherung an die Porte de Saint-Denis festhalten. Für den 30. August 1802 notiert Joseph Farington, der sich in London als Maler einen Namen gemacht hatte, in seinem Tagebuch:

> We now saw the character of one part of Paris. Approaching the gate the view to a painters eye is picturesque, the forms, & variety & colour of the buildings & the arch which is lofty, make an assemblage very well calculated for a picture, but to cleanliness, comfort & convenience, most opposite. The Houses are of Stone or Plaister which is a better colour than the English brick walls, for the pencil – they are also mostly higher, which,

52 Ein weiteres Beispiel ist die (verlorene) Federzeichnung von Friedrich Gilly, 1797, zur Rue de Chartres (vgl. Krause 2022, hier Abb. 89).

53 Als Beispiele seien genannt: Louis-Nicolas de Lespinasse (1780er Jahre): Veduten der Seineufer; Etienne Jeaurat (1750/60er Jahre): Marktszenen.

54 Z. B. Augustin de Saint-Aubin(Zeichner)/Pierre-François Courtois(Stecher): La Promenade des Remparts, Kupferstich/Radierung, 1760.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> particularly as the streets are narrow; causes them to appear lofty. Many of the streets are extremely narrow, and from a variety of causes the air was so impregnated that the smell was intollerable.[55]

Der Maler erkennt das Motiv, das Triumphbogen und die hohen Häuser an der schmalen Straße bilden, als eine gut kalkulierte Zusammenstellung für ein Bild. Die Farbe der Bauten, der er keinen Namen gibt, erscheint ihm im Kontrast zu den Londoner Fassaden aus Ziegelstein als »a better colour«. Nicht nur der Unterschied zu London, den Farington im gesamten Tagebuch wiederholt aufruft, auch der Kontrast zwischen Seh- und Geruchswahrnehmung bilden den ersten Eindruck von Farington und seiner Reisegesellschaft bei der Ankunft in Paris.

Thomas Holcroft, der mit Girtin bekannt war und mit ihm Ausflüge in die Umgebung von Paris unternahm, schreibt im Unterschied zu Farington für eine Veröffentlichung seines Reiseberichts. Für sein englisches Publikum durchsetzt er den Bericht mit Vergleichen zwischen den beiden Hauptstädten.

> The houses of Paris all either of stone or faced with mortar, so as to resemble stone. By an Englishman, they are thought extremely high: The have usually five, six, or more stories from the ground; and the principal stories are all lofty. The colour they soon acquire is a dirty grey [...]. Nothing can be in greater contrast than the different parts of Paris, and the effects they produce upon a foreigner. Before his arrival, he had heard of this as the most magnificent of cities: if coming from London, he enters it by the fauxbourg St. Denis, the appearances I have described are favourable, and pleasing, compared to what there meet his eye. Yet this fauxbourg by no means exceeds, or perhaps equals, those of St. Marcel, St. Antoine, and several others: in all of them meanness, filth, and poverty predominate. It is true, they swarm with inhabitants; and in this respect have the advantage, if the aspect of what is or appears to be misery can be so called.[56]

Man ist versucht, beide Äußerungen in einen kausalen Zusammenhang zu setzen oder als Wiedergabe einer unmittelbar gemachten, authentischen Wahrnehmung zu verstehen, die die enttäuschte Erwartung zum Ausdruck bringt. So verhält es sich sicher nicht, obwohl die englische Community des Jahres 1802 in Paris jedenfalls mit einander eng kommunizierte. Vielmehr darf angenommen werden, dass Girtin ein Bild »formulierte«, das den Bildern der englischen oberen Mittelschicht und des Adels, der Reisenden also, mit ihren Beobachtungen entgegen kam und so marktgängig sein sollte: Die Straßen in Paris waren schmal, die Häuser hoch und herunter-

55 Farington 1922, Bd. 2, S. 5f. Zur Biografie vgl. hier nur: Newby, Evelyn: Farington, Joseph (1747–1821), in: Oxford dictionary of national biography, 2004; https://doi.org/10.1093/ref:odnb/9161.

56 Holcroft 1804, Bd. 1, S. 174.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

gekommen, grau. Die Straßen waren belebt, was mit »meanness, filth, and poverty« einher geht. Es verwundert nicht, dass diese Straßen kein Thema für französische Künstler und ein französisches Publikum darstellten. Aber sie eigneten sich als Stereotype für die Bühnenbilder, die ab Dezember 1802 in der Pantomime *Harlequin's Habeas, or The Hall of Spectres* von Thomas Dibdin in Covent Garden zu sehen waren.[57] In dem Stück unternimmt Harlekin eine Reise nach Frankreich, was ab dem zweiten Akt – ohne überlieferten Text – als Folge wechselnder Bühnenbilder mit Ansichten von französischen Städten von Calais bis nach Südfrankreich inszeniert wird. Die Einfahrt nach Paris und der Blick auf die Conciergerie wurden nach »a Drawing taken on the Spot by the late Mr. Girtin« präsentiert. Der Anspruch an die Wahrhaftigkeit der Abbildung in dem monumentalen Format des Bühnenbildes wurde hier nicht nur zufriedengestellt, sondern auch in einer Art Revue mehrerer französischer Orte potenziert. Die Überschneidungen von Bühne, Diorama und Panorama, einer Bildgattung, die Girtin sehr vertraut war, sind evident.[58] Die Bilder Pariser Straßen, die sich einem englischen Publikum in diesen Medien darboten, bestätigten sich damit gegenseitig. In der Grundhaltung freilich zeichnen Girtins Veduten ein friedfertiges Bild von Paris: Wer mit einer gewissen Spannung in das nachrevolutionäre Paris reiste und die Schauplätze der »Terreur« besuchte, studierte zwar auch, welchen Einfluss die Ereignisse auf das Verhalten des »Volks« hatten, konnte sich aber sicher auf den Straßen bewegen.[59]

Zwar hatten sich die Darstellungsweisen geändert und die Motive waren von Anklängen an die Monarchie befreit, aber der Tenor blieb gegenüber dem *Ancien Régime* unverändert: Als Adam Perelle in den 1680er Jahren die Stadttore von Paris in einer Stichserie wiedergab, nahm er selbstverständlich einen Standpunkt an, der näher am Objekt war, band aber trotzdem Tor und urbanen Zusammenhang zusammen (Abb. 6).[60]

Die Porte de Saint-Denis ist bei Perelle ein Monument der Baukunst und des Herrschers, aber auch die Eckhäuser des Faubourgs sind als Rahmen groß im Vor-

57 Auf den Zusammenhang hat Smith 2002 und im digitalem Werkkatalog aufmerksam gemacht. Vgl. hier Anm. 47. Der Text, der auch die Angaben zu den Bühnenbildern enthält, ist gedruckt: Dibdin 1803. Von den dort genannten Künstlern, nach deren Zeichnungen die Bühnenbilder entstanden, lässt sich nur Matthew J. Hollogan identifizieren (https://www.degruyter.com/database/AKL/entry/_00143014/html, [21.11.2023]).

58 Als ein späteres, erhaltenes Beispiel: Louis Daguerres Diorama der Kapellenruine von Holyrood, 1824 (Liverpool, Walkers Art Gallery). Zu den Ansprüchen, auch mittels der Bühnenbildes die »couleur locale« abzubilden vgl. Join-Dieterle 1982.

59 Vgl. etwa Farington 1922, Bd. 2, 21 (Diskussion der Reisegesellschaft zu den »people«).

60 Die Familie Perelle ist notorisch schlecht bearbeitet. Da die Serie bei Nicolas Langlois erschien und auch in den weit verbreiteten Sammelband aller Veduten zu Paris und Umgebung, insbesondere Versailles, eingefügt wurde, ist davon auszugehen, dass die Ansichten der Tore von Adam Perelle stammen (vgl. Krause 2026). Zu Langlois vgl. Préaud 1987, S. 194–196.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



6 Adam Perelle: La Porte St. Denis, Radierung, Princeton University Library, Special Collections–Rare Books.

dergrund zu sehen. Durch und über das Tor hinweg blicken wir auf das Häusermeer der Stadt. Die Straße setzt sich scheinbar ins Unendliche fort. Sie ist belebt mit einer großen Zahl an Fußgängern und Fußgängerinnen, letztere zumeist in Begleitung von Herren oder Kindern, an Kutschen und Karren sowie Reitern, die um 1800 aus dem Verkehr verschwunden waren. Bettler und Straßenhändler ergänzen den stationären Handel, der an dieser Stelle der Vorstadt – wie auch mehr als einhundert Jahre später – Waren des täglichen Bedarfs anbietet, keine Luxusprodukte.

Die Haltung der Vedutisten gegenüber der belebten städtischen Straße ist also eigentümlich stabil. Auch die Formen der Herstellung und des Vertriebs der grafischen Blätter scheinen sich nicht fundamental geändert zu haben: Veduten werden als Serien verkauft; dabei kann die Qualität, in der sich künstlerischer und technischer Aufwand, Präsentationsformen, Vertriebsformen und Preis zusammenfinden, unterschiedlich ausfallen. Vereinfacht lässt sich festhalten, dass Girtins Blatt als Teil einer Serie, die auch gebunden werden konnte, an Liebhaber aufwendig gestalteter Grafiken gerichtet war. Aquatinta-Radierungen und Aquarelle wurden im London des 18. Jahrhunderts in regelmäßig wiederkehrenden Ausstellungen präsentiert,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in Zeitschriften beworben und kommentiert.[61] Geschätzt wurden sie sicher auch wegen ihres Informationsgehalts über ferne Länder und Sitten. England und London wurden Thema derartiger Blätter aus einem zunehmenden Bewusstsein einer eigenen Identität und Macht, die sich im Konzert der europäischen Mächte einen Platz gesichert hatte. Perelles Blätter dagegen, die aus der Rue Saint-Jacques in Paris heraus vertrieben wurden, sind zunächst in kleinen thematisch abgeschlossenen Serien produziert und dann in gebundener Form noch im fortgeschrittenen 18. Jahrhundert verkauft worden. Die ausführliche Legende ergänzt und verstärkt, was die Komposition und Durchführung der Vedute anzeigen: Die Blätter wollen getreu über das Aussehen des jeweiligen Motivs informieren. Unklar ist die jeweilige Reichweite der Grafiken. Perelles Ansichten finden sich außerhalb Frankreichs in zahlreichen Sammlungen Europas. Es sieht so aus, als seien Girtins Blätter hauptsächlich auf England beschränkt geblieben.

Auch wenn sich die Grundhaltung gegenüber dem Motiv nicht änderte: Die Absenkung des Augenpunkts und die Ausführung in Aquatinta ermöglichten eine vollständig verschiedene Rezeptionshaltung. Sie konnten suggerieren, dass es sich um eine lavierte Zeichnung handelte, also um ein individuelles Werk, das in unmittelbarer Auseinandersetzung mit dem Motiv entstanden sei. Vor allem aber konnte die Abstufung verschiedener Töne und Körnungen Atmosphäre erzeugen und übermitteln – was Girtin in seiner Straßenansicht aus dem Landschaftsbild auf die Straße überträgt. Die Illusion der Nähe zum Geschehen war aber nicht angestrebt: Weiter blieb der Augenpunkt recht hoch, waren die Figuren klein und eine Distanz zum Objekt und Geschehen gewahrt. Auf eine Übersicht und damit verbunden ausgiebige Informationen, wie noch bei Perelle, kam es aber nicht mehr an.

2.1.2 Monumente im urbanen Kontext

Girtins Veduten zeigen, dass um 1800 ein Bauwerk aus dem Kanon der sehenswerten Monumente der Stadt in seinem urbanen Kontext den Anlass für eine Vedute bildete. Die Conciergerie und die Porte de Saint-Denis werden dabei als Teil eines urbanen Zusammenhangs dargestellt, der in seiner Momenthaftigkeit wiedergegeben wird. Im Fall des Tores tragen zu dieser Wirkung die Lichtwirkung und die Staffagefiguren bei, im Fall der Conciergerie ist es die Baustelle des Pont-au-Change, die den Blick auf die Tour de l'Horloge und die Stirnseite des großen Saals freigibt. Girtin spitzt den Eindruck von Aktualität zwar zu, indem er der Darstellung von Wetter und Staffagen viel Raum gibt. Aber die Einbettung von Bauten in ihren Kon-

61 Clayton 1997, S. 105–119 (zum Handel); vgl. etwa die Aquatinta-Radierungen von Paul Sandby aus der Serie Views of Windsor, 1776 (Gunn 2015, Nr. 226ff.). Zur unterschiedlichen Verwendung der Aquatinta vgl. Wiebel, 2007, S. 18.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

text, überhaupt die Thematisierung des urbanen Straßennetzes zu einem konkreten Zeitpunkt, waren schon bald nach der Mitte des 17. Jahrhunderts im Rom Papst Alexanders VII. entwickelt worden. Der knappe Rückblick, der auf den Ergebnissen der Forschung zu Rom beruht, kann hier dazu dienen, die Rahmenbedingungen für diese neue Entwicklung in den Veduten der Innenstädte aufzuzeigen. Die Bilder stellten nicht mehr das einzelne Gebäude allein heraus, sondern präsentierten diese Bauten in ihren Straßen oder an ihren Plätzen und erhoben damit die Straßen selbst zu einem eigenständigen Thema.[62] Voraussetzung für diese Weiterentwicklung der römischen Veduten durch Giovanni Battista Falda waren die Baumaßnahmen des Papstes, der sehr bald nach Antritt des Amtes 1655 die Aufbesserung von wesentlichen Durchfahrtstraßen und von Plätzen in Gang setzte.[63] Dabei ging es an der Via Lata (Corso), die von der Porta del Popolo in die Stadt führt, um die Wiederherstellung der Baulinien einerseits, andererseits um den Bau von Palästen und Kirchenfassaden, die die bisherige »schäbige« Bebauung ersetzten. Erforderlich dafür waren ein Eingriff des Herrschers und die Investitionen durch Privatleute. Der Avviso des Papstes vom 2. Februar 1658 spricht zudem die Wirkung auf das Publikum an, das nach dem Eintritt in die Stadt eine dem Rang der Stadt angemessene Erfahrung machen solle: »facendo hoggi levare tutte le difformità nella Strada del Corso acciòche i forestieri a quella prima vista che si presenta Loro nell'Ingresso non vedono alcuna di d.e difformità.«[64]

Die Vedutensammlung feierte den Bauherren der Stadt, nicht die Familien, die einzelne Paläste errichteten, und Falda (er)fand dafür neue Bildmotive. Er verteilt den gesamten Straßenzug abschnittsweise auf mehrere Veduten und zeigt den jeweils erreichten Stand an. Neu ist, dass er auch im Titel der Veduten nicht nur die prunkvollen Bauten adressiert, sondern die Straße selbst, wobei der Papst als Autor des Werks im Haupttitel der Vedute, weitere Beteiligte nur in den Erläuterungen genannt werden. Im

62 Ich übergehe an dieser Stelle die Gemälde, die innerhalb der verschiedenen Sparten der sogenannten niederländischen Fachmalerei »Innenansichten« niederländischer Städte zeigen. Die Motive und Sichtweisen von Malern wie Jacobus Vrel, Gerrit Berckheyde und Jan van der Heyden wurden im 18. Jahrhundert für grafische Vedutenserien wieder aufgegriffen, die die Größe der Niederlande nach dem »Goldenen Zeitalter« auch und gerade vor einem europäischen Publikum behaupten wollten. Ab Mitte des 18. Jahrhunderts führten die Amsterdamer Produzenten von grafischen Blättern die eigene Tradition mit den europäischen Trends der Darstellung von Straßen, Plätzen und Großbauten in den Städten zusammen. Vgl. hier nur: Van Suchtelen/Wheelock 2008; Blumin 2008, S. 76–82; Calaresu 2023, S. 50–80. Für die Gemälde, Zeichnungen und Grafiken des 18. Jahrhunderts vgl. vor allem Gerlagh 2017.

63 Falda, Giovanni Battista: Il nuovo teatro delle fabriche et edificii in prospettiva di Roma moderna sotto il felice pontificato di N. S. Papa Alessandro VII, Libro Primo, Rom: Giovanni Jacomo Rossi, 1665 sowie weitere Auflagen. Vgl. u. a. Krautheimer 1985, S. 15–36; Wilson 1996; Zeitler 1999, Nr. 29, 30, 31; Metzger Habel 2002.

64 Zitiert nach Metzger Habel 2002, S. 63.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



7 Giovanni Battista Falda: Strada dalla Piazza di S. Marco alla Chiesa del' Giesu, Paris, Bibliothèque nationale de France.

ersten Buch zeigt Blatt 16 den Blick vom Palazzo Venezia in die *Strada dalla Piazza di S. Marco alla Chiesa del' Giesv diretta et ampliata da N. S. Papa Alesandro VII.* mittels eines nach links versetzten Standorts. Der Blick fällt zwar auf die vielfältige und unspektakuläre Bebauung auf der rechten Seite, vor allem aber wird der Tiefenzug, die Straße als von Häusern gesäumte Gelegenheit zur Bewegung, deutlich (Abb. 7).

Falda war offenbar etwas unentschlossen in der Wiedergabe der Straßenräume, denn im nächsten Blatt setzt er nur eine Seite der Straße ins Bild, um die von Alexander VII. initiierte Fassade von S. Maria in Via Lata inmitten der noch nicht erneuerten, armseligen Wohnhäuser zu inszenieren (Abb. 8).

Vor allem aber schattiert er in vielen Blättern entlang der Grundlinie der Vedute einen Streifen, auf dem er eine Silhouette aus Staffagefiguren platziert; sie bremsen den Blick in die Tiefe, unterbrechen den Straßenzug, können aber auch, aufgrund ihrer vornehmen Kleidung und ihres vornehmen Verhaltens als Stellvertreter der Betrachter und Betrachterinnen verstanden werden. Faldas Innovation sollte Schule machen, und von da an kann für die Innenansichten aller großen europäischen Städte zwischen Ansichten einzelner Gebäude einerseits, zwischen Ansichten von Gebäuden in ihrem urbanen Kontext andererseits unterschieden werden.[65]

65 Blumin 2008 ist bislang die einzige Übersichtsdarstellung zur innenstädtischen Vedute. Sie leidet unter dem vollständigen Ausblenden von Werken aus den deutschsprachigen Ländern und aus

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



8 Giovanni Battista Falda: Chiesa di Santa Maria in Via Lata svla Via del' Corso, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Diese seit dem Ausgang des 17. Jahrhunderts weit verbreitete Haltung zu Ansichten städtischer Straßen und Plätze war auch für Londoner Veduten üblich, als Antonio Canal (Canaletto) 1746 auf der Suche nach Aufträgen seinen Wohnsitz von Venedig nach London verlegte. Canaletto malte mehrere Ansichten des Ausblicks über die Themse; insgesamt blieb aber der Erfolg aus, nur wenige hochrangige Persönlichkeiten bestellten Gemälde. Dazu gehörten der Duke of Northumberland, der seinen Palast an dem belebten Charing Cross portraitieren ließ, und der Duke of Richmond, der Ausblicke aus seinem Wohnsitz malen ließ und somit außergewöhnliche Einblicke in Londoner Hinterhöfe überliefert.[66] Canalettos Ansichten von Charing Cross

England. In chronologischer Reihenfolge seien daher genannt: Simon Grimm in Augsburg, 1682 (Schmidt 2000, S. 85–87); Luca Carlevarijs in Venedig, 1703 (Blumin 2008, S. 111–118); Adam Delsenbach in Nürnberg, 1715, 1716, 1725 (Prange 1997, S. 101f.); Domenico Lovisa in Venedig (Herausgeber), 1717 (Blumin 2008, S. 119–120); Salomon Kleiner in Wien, 1724–1737 (Prange 1997, S. 113–171), Giuseppe Zocchi in Florenz, 1744 (Mason 1981); Giuseppe Vasi in Rom 1747–1765 (Cordaro 1990, S. 11–19.). Werke von Marieschi, Zocchi und Piranesi sind 1753 bei John Bowles erhältlich (Bowles 1753, S. 20f., Nr. 42–44). Unter Nr. 46 ist ohne Autor eine Serie von »French Palaces and Gardens«, unter den »Small sets of prints cheap and very salleable« (S. 48ff.) sind weitere Veduten aus europäischen Städten, darunter nach Canaletto, verzeichnet.

66 Die meisten Informationen zu Canalettos Aufenthalt in London und den dort entstandenen Werken enthält: Beatjer/Links 1989, S. 223–267.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



9 Thomas Bowles III.: The Monument of London, Radierung, London, British Museum.

mit dem Northumberland Palace und ein Blick entlang der Fish Street auf das *Monument*, das an den Großen Brand erinnert, gehören zu den vielfach in Grafiken edierten Ansichten. Sie setzten in der Verbindung von herausragendem Bau und Straßenbild Maßstäbe für die Produktion ortansässiger Vedutisten. Zugleich wird an den Beispielen auch die Konkurrenz der Londoner Grafikhändler sichtbar. 1751 gab John Bowles ein Blatt heraus, das sein Neffe Thomas Bowles III. gezeichnet und gestochen hatte (Abb. 9).[67]

Es zeigt im Blick von Norden die Fish Street, die den kleinen Platz mit der Säule des *Monument* streift und in der Ferne zur London Bridge hin abfällt. Die Herausforderung bestand darin, in einem querformatigen Blatt die Säule in einem einigermaßen maßstabsgerechten Verhältnis zur umgebenden Bebauung zu zeigen. Die Säule ragt bis zum oberen Blattrand auf, und in der zweisprachigen Legende des Blatts werden der Anlass der Errichtung und die Höhe – 202 feet – mitgeteilt. Der tief angesetzte Fluchtpunkt liegt weit rechts, die Hausfassaden auf der linken Seite sind hell

67 Thomas Bowles: The Monument of London in remembrance of the dreadfull Fire in 1666, Bowles delin/Publish'd according to Act of Parliament 1751/Bowles Sculp. Printed for John Bowles at the Black Horse in Cornhill, London, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.3872. Zur Familie Bowles vgl. hier nur Clayton, Timothy: Bowles family (per. c. 1690–c. 1830), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2008, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/64980.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



10 Georges Bickham d. J. nach Antonio Canaletto: A View of the Monument, Radierung, London, British Museum.

beleuchtet und viele Einzelheiten der Fensterformen und der Läden im Erdgeschoss sind zu erkennen. Auf der rechten Seite dagegen sind von den Häusern kaum mehr als die in die Straße hineinragenden Ladenschilder und die rauchenden Schornsteine zu sehen. Vor allem aber fehlt dem Blatt eine Begrenzung am rechten Rand, so dass für den Blick die Entfernungen nur an der Häuserabfolge links messbar sind.

Man kann darüber spekulieren, ob die Bowles Canalettos Zeichnung kannten, die Robert Sayer ein Jahr später, als John Bowles eine weitere Ausgabe der Vedute besorgte, in einer Radierung von Georges Bickham d. J. herausbrachte (Abb. 10).[68]

68 Georges Bickham: A View of the Monument erected in Memory of the dreadfull Fire in the year 1666. It is 202 Feet high. Signr Canaleti Delin/Publish'd according to Act of Parliament 1752/G[eorges the Younger]. Bickham Sculpt/London Printed for 7 Sold by Robt Sayer at the Golden Buck opposite Fetter Lane Fleet Street & Henry Overton at the White Horse without Newgate, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.3871. Die Zeichnung oder auch ein Gemälde Canalettos sind nicht bekannt. Zu Bickham, der selbst einen Laden unterhielt und vor allem für politische und pornografische Grafiken bekannt ist, vgl. hier nur: Clayton, Timothy: Bickham, George (c. 1704–1771), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2008, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/2352; zu Sayer: Fisher, Susanne: Sayer, Robert (1724/5–1794), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2008, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/50893.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Der Standort des Vedutisten ist annähernd derselbe, und auch hier ragt das *Monument* bis zum oberen Rand der Darstellung auf. Doch wählt Canaletto, wie man es von seinen Veduten gewohnt ist, den Fluchtpunkt niedriger und etwas weiter in der Blattmitte, so dass er den Straßenraum von den Seiten her schließt und rechts die Abzweigung einer Seitenstraße andeuten kann. Die »Unendlichkeit« des Straßenverlaufs geht dabei verloren, und zudem wird das Geschehen auf der Straße weniger ausgebreitet. Ohne dass sich Figuren überscheiden, entsteht ein Eindruck größerer Dichte und Geschäftigkeit. Hinzu tritt eine Differenzierung der Oberflächen, die sich der ausgefeilten Technik der Radierung verdankt. Im Unterschied zu Bowles, der vorwiegend mit Kreuzlagen arbeitet, kann Bickham durch die Kombination mit diagonalen Schraffuren und Punktierung einen Eindruck der Materialien wie Ziegelmauerwerk, Straßenpflaster, Kleiderstoffe und Wolken vermitteln. Bowles konnte sich das »sparen«, denn seine Blätter wurden vielfach koloriert. Interessant sind die Unterschiede im Umgang mit den Staffagen: In Thomas Bowles' Blatt halten Fußgänger und Wagen jeweils die für sie vorgesehene Zone ein. Männer und Frauen, die zu Fuß gehen und aus den offenstehenden Ladentüren heraus angesprochen werden, bleiben in dem Bereich, der durch Poller von der Fahrbahn abgetrennt ist. Reiter und Kutschen, dazu ein Hirte, der Schafe und Rinder die Straße herauftreibt, nutzen die Straße, ohne dass es Festlegungen für eine Richtungsfahrbahn zu geben scheint. Canaletto und Bickham legen wenig Wert auf die Ordnung des Straßenraums. Paare, die sich von den Auslagen der Geschäfte angesprochen fühlen, verbleiben selbstverständlich in ihrer Zone nah an den Häusern, aber der Knecht, der sich um die Fässer vor dem Gasthaus kümmert, eine Familie, Lastenträger, ein Mann mit einer Schubkarre, mehrere Kinder, Frauen und Hunde nutzen die Fahrbahn aus. Die Straße erscheint in beiden Blättern außerordentlich breit – was durch das Querformat das Blatts und die Einstellung der Camera Obscura gefördert wird.

2.1.3 Die Veduten betrachten

Das Querformat und eine Breite von ca. 40 cm werden um die Mitte des 18. Jahrhunderts zum Standard für Ansichten der Londoner Innenstadt und generell für Veduten. Dies leitet sich einerseits von den Papierformaten ab, wobei die Händler sowohl im »Elephant«-Maß von 23 × 28 inches (= 584 × 711 mm) bzw. im »Imperial«-Maß von 22 × 30 inches (= 559 × 762 mm) und davon abgeleiteten Blattgrößen edierten. Andererseits resultierte die Festlegung auf das Querformat von den Apparaturen, die um die Mitte des Jahrhunderts aufkamen und die auf Querformate abgestimmt waren: eine Weiterentwicklung der Camera Obscura zum Guckkasten und das Zograskop.[69] Beide Geräte nutzten doppelt konvex geschliffene Linsen und Spiegel,

69 Ich stütze mich im Folgenden auf Kaldenbach 1985; Blake 2003; Dewitz 2002, S. 78–85; Park 2021.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die auf das Blatt ausgerichtet wurden. Wenn ein solcher Apparat in Gebrauch war, konnte gleichzeitig nur eine Einzelperson das Blatt betrachten – was den privaten Guckkasten von den Geräten auf Jahrmärkten unterschied, und in jedem Fall erschien das Motiv seitenverkehrt.

In der Forschung hat die Situation, in der Grafiken konsumiert wurden, äußerst wenig Aufmerksamkeit gefunden, noch weniger als die Verfahren, in denen Grafiken aufbewahrt und präsentiert wurden.[70] Beiden Fragenkomplexen kann auch hier nicht vertieft nachgegangen werden. Die Forschung zu den Geräten, mit denen die Veduten der mittleren Preisklasse betrachtet wurden, eröffnet aber einen kleinen Ausschnitt der Rezeption in der gehobenen englischen Mittelschicht. Das Zograskop, das offenbar bis in die ersten Jahre des 19. Jahrhunderts in Gebrauch blieb, bestand aus Linse und Spiegel, die an einem Ständer befestigt wurden. Das Blatt wurde davor auf den Tisch gelegt, die Linse befand sich auf der Augenhöhe einer sitzenden Person. Zwar konnte nur eine Person das Blatt betrachten, grundsätzlich war aber die Kommunikation in einer Gesellschaft im Wechsel der Betrachtung möglich, zumal weitere Vorrichtungen nicht gebraucht und auch nicht möglich waren.[71] Im Fall des Guckkastens wurde das Blatt im Grund des Kastens senkrecht eingeschoben, dies stellt die Variante dar, die vor allem für die Präsentation preiswerter Blätter auf Jahrmärkten oder auch durch Straßenhändler gebraucht wurde. Günstig war es, die Blätter für diesen Zweck auf einen Untergrund zu montieren und sie dadurch zu verstärken. Es war auch möglich, sie weiter zu bearbeiten, mit Löchern und Einschnitten zu versehen, um so mittels einer hinter dem Blatt aufgestellten Kerze eine beleuchtete, nächtliche Situation vorzustellen. In der weiteren Variante wurde das Blatt in den Kasten eingelegt und einer konzentrierten Betrachtung mit Hilfe von Linse und Spiegel ausgesetzt. Überliefert sind solche »show-boxes« auch als Gehäuse in Buchform, ihre Aufbewahrung unter den Quartbänden einer Bibliothek kann man sich vorstellen.

Erin Blake hat die Anzeigen der Londoner Grafikhändler in den einschlägigen Zeitungen für die Jahre 1747–1753 ausgewertet und festgestellt, dass die Blätter thematisch auf Szenerien in Städten und Gärten beschränkt waren. Es kann sein, dass in den Folgejahren der Neuigkeitswert abnahm; die Betrachtung (und Bearbeitung) der Grafiken blieb aber bis um die Wende zum 19. Jahrhundert in den besseren Kreisen beliebt. Blake hat auch festgestellt, dass im Unterschied zur Produktion auf dem Kontinent – zu nennen sind Firmen in Paris, Augsburg und Bassano – die bri-

70 Griffiths 2016, S. 411–426 (= Kap. 26: The display and storage of prints). Leider enthält das vorzügliche Handbuch keinen Abschnitt zur Konsumption der Grafiken.

71 Vgl. dazu Boilly, Louis-Léopold: L'optique, Radierung und Stipple von J. F. Casenave, das Blatt zeigt Louise Gély, zweite Frau Dantons, mit Antoine, Dantons Sohn, um 1794 (Dewitz 2002, S. 112, Park 2021, Abb. 12).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

tischen Blätter nicht seitenverkehrt zum Motiv hergestellt wurden; auch die schriftlichen Legenden blieben seitenrichtig. Die Topografie der Städte erschien also bei der Betrachtung mit den Apparaten seitenverkehrt, und die Aufschriften waren nicht lesbar. Es ist erstaunlich, dass dies offenbar nicht störte, zumal oder weil bei der Betrachtung des Blatts ohne Gerät oder bei der Präsentation an der Wand die Seitenrichtigkeit wahrnehmbar war. Solange keine Rezeptionszeugnisse aufgefunden werden, muss man die doppelte Funktionalität der Grafiken mit der gehobenen Qualität ihrer Herstellung und Verwendung verbinden: Die Händler ließen auf diesem Niveau Druckplatten nur einmal herstellen und scheinen den Aufwand der seitenverkehrten Platte gescheut zu haben. So bietet John Bowles über seinen Katalog 1753 eine größere Anzahl von »Perspective Views« an:

> The following Sets consisting of great variety of Perspective views, are not only in esteem for furniture in frames and glasses, but are much used in proper colours without without [!] frames, for viewing in the Diagonal Mirrour, in which method of looking at them, they appear with surprising beauty, and in size but little inferior to the real Places. […] N. B. These views are very beautiful when coloured, not only for furniture, but for viewing in concave glasses and diagonal mirrours. Monamy's sea pieces, Marieschis views of Venice, the French views, and many of the following views of Scotland, as well as these English ones, may be had ready coloured on pastboards for the mirrours.[72]

Der Kunde, die Kundin, ist frei in der Verwendung, kann also in der Aufbereitung wählen; es gibt die Blätter auch koloriert und für die Verwendung im Guckkasten auf Pappe montiert. Die weniger aufwendigen »vues d'optique« der Firmen auf dem Kontinent waren für den Einsatz in Guckkästen als populäre Vergnügung gedacht. Eine weitere Funktionalität war nicht ausgeschlossen, aber im Fall der Pariser Veduten aus dem Hause Daumont waren die zugrundeliegenden seitenrichtigen, und in der Handhabung der Radiertechnik aufwendigeren »Originale« von Perelle weiter erhältlich. Offenbar ließ der Effekt der Apparatur, der im Blick durch die doppelt konvexe Linse die Distanzen zwischen den Staffagefiguren vergrößerte und insgesamt den Tiefenzug verstärkte, den Mangel an Seitenrichtigkeit vergessen. Bowles' Behauptung, die Motive erschienen nur wenig kleiner als die Orte selbst, zielt auf diesen wesentlichen Effekt, die Tiefenillusion ab, die dieselben Grafiken gerahmt an der Wand hängend nicht boten.

Über die Frage, ob die Betrachtung mit Guckkasten oder Zograskop Emotionen erzeugte, ist die Spezialforschung nicht einig, und sie kann sich über die Analyse der Funktionsweise nur auf ein einziges Rezeptionszeugnis, einen Brief von Lady Luxborough von 1748, stützen. Erin Blake hebt hervor, dass die Betrachtung der Ve-

72 Bowles 1753, S. 39, S. 47. Die Bezeichnung der Linsen als »concave« ist falsch.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

duten es der »polite society« ermöglichte, räumliche Erfahrungen zu machen, ohne dass das Betreten des Ortes mit seinen physischen Eigenschaften erforderlich wurde. Die Darstellungen des Stadt- und des Gartenraumes sind nach Blakes Auffassung dafür wichtiger als die Staffagefiguren, die allenfalls den potentiellen physischen Raumeindruck bestätigen können.

> Zograscope views provided a spatial understanding in which space can be theorized as a neutral thing, apart from discourses of authenticity or narrative. By creating a virtual space that was domestic and public at the same time, zograscope views allowed observers to imagine a new relationship with the nondomestic world around them. Bodily experience grounded in the fullness of sights, sounds, smells, and jostling in the streets was too earthy and all-inclusive for a self-conception as polite society. Instead, zograscope views told a story of public space as available, accessible, dynamic, and vibrant, but controllable, clean, and polite. In this story, streets, squares, parks, and church interiors were spaces for unhindered physical movement and expansive vision, not static, deep, particular experience.[73]

Blake ordnet damit das Studium der Veduten in die Praxis des »Reisens im Lehnstuhl« ein, das auch die Edition zahlloser Reiseberichte förderte. Sie hebt aber vor allem die neue Seherfahrung hervor, die das vom Zograskop erzeugte »virtuelle« Bild ermöglichte. Soziale Distanzierung vom Volksleben auf den Straßen Londons, beispielsweise auch von Hirten und dem Schlachtvieh auf der Fish Street in Thomas Bowles Version der Ansicht, war damit inkludiert.

Auch Susan Park betont die neue Seherfahrung, die das Bild im Guckkasten dem wandernden Auge biete. Von Studien zur englischen Literatur des 18. Jahrhunderts her kommend, interessiert sie sich für die psychologische Wirkung, für die Imagination von Geschichten, zu denen die Staffagefiguren aufforderten. Diese erhalten in ihrer Deutung daher ein großes Gewicht. Park »liest« die Veduten in Parallele zu den am Innenleben der Figuren interessierten Romanen und plädiert dafür, äußere räumliche Distanz und inneres Involviertsein nicht auseinandertreten zu lassen.

Henrietta Knight, Lady Luxborough lebte seit 1736 nach einem Skandal getrennt von ihrem Mann auf Barrells Hall (Warwickshire), ohne die Möglichkeit, nach London reisen zu können. In zahlreichen Briefen tauschte sie sich mit dem Literaten und Schöpfer des Gartens von Leasowes William Shenstone über Literatur und Gartenkunst aus, Sparten in denen sie selbst aktiv wurde. Im Brief vom 17. April 1748 kommentiert sie zunächst die Auffassung des Dichters Anthony Whistler[74] und

73 Blake 2003, S. 5.

74 Anlass ist die Übersendung des Gedichts *The Flowers* (überliefert in: Dodsley 1755, Bd. 3, S. 232–

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

kommt dann auf ihre ambivalente Haltung zu den im Guckkasten betrachteten, gespiegelten Veduten zu sprechen:

> As for his [Whistler's] sentiment on enjoying things by reflection, I am not yet a convert to it, but am rather of your mind, that ›an absent pleasure is equivalent to a present pain.‹ For instance, if I was fond of London and its amusements, or had a taste for public places, I feel that it would give me pain to see St. James's, Vauxhall, Ranelagh, &c. &c. represented in so lively a manner as I see them through an optical glass which I have lately purchased, now that I am absent from them: but as I never was fond of a crowd, I enjoy those places as much as I desire in this reflected way, without willing myself at them; and I can look on the buildings and gardens of Stowe in the same manner, and with pleasure, because I never was there. But were you to present me with the Views of the Leasowes, I own I should not put them into my show box without pain, nor see them well represented without regret; as it would remind me of the agreeable day I spent there, and my lost pleasure.[75]

Als Fazit dieser zierlich gewundenen Erörterung ließe sich festhalten: Abbildungen können auch im Guckkasten die unmittelbare Wahrnehmung von Orten, die man selbst gut kennt, nicht ersetzen. Sie erinnern dann an diese Orte und lösen damit Schmerz, nicht Vergnügen aus. Orte, die man nicht kennt oder die man nicht kennen möchte, lassen sich dagegen in den Veduten mit Vergnügen betrachten – wobei die Zuschauerin das Maß ihres Vergnügens steuert.

Henrietta Knights Benutzung des Guckkastens und der Veduten aus London und dem Garten von Stowe erhellt ein zweiter Brief vom 16. Oktober desselben Jahres. Offenbar hatte Shenstone ihr Ratschläge zur technischen Verbesserung des Guckkastens gegeben. Knights Antwort ist interessant, weil sie nicht nur die Kenntnis einer anderen Sparte von Bildern, sondern auch die in Bildern vermittelte Haltung zum Londoner Straßenleben bezeugt.

> As to your thought about improving the Show-box, I do not despise it for believing you took it from the thing called *London Cries*, which children play with; for the great Handel has told me that the hints of his very best songs have several of them been owing to the sounds in his ears of cries in the street: and why may your eyes not take a hint from the manner in which they are exhibited in the forementioned little machine?

234). Zur Vita hier nur: F. D. A. Burns, Whistler, Anthony (1713/14–1754), in: Oxford dictionary of national biography, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/68304.

75 Luxborough 1775, S. 18f. Zur Vita: Lane, Joan: Knight [née St John], Henrietta, Lady Luxborough (1699–1756), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2022, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/15720. Eine Serie von acht Ansichten des Vauxhall und des Rangelagh sind in Bowles 1753, S. 47, verzeichnet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Sie kennt also, aus Bildern wiederum, das Personal des Londoner Straßenlebens und gebraucht aus Höflichkeit den Komponisten als Autorität, um Shenstones Vorschlag zu würdigen, der sich aber aus technischen Gründen, für ihr eigenes größeres Gerät nicht umsetzen lasse.[76] Henriette Knight befasste sich also wenigstens mehrere Monate mit ihrem Guckkasten. Sie war in hohem Maße interessiert und informiert über all das, was sich in London und auf den Landsitzen an Neuerungen ergab, und zur Unterhaltung konnten auch die »London Cries« dienen. Die Behauptung, es mache ihr nichts aus, die neuesten Londoner Attraktionen in den Veduten mittels des Guckkastens zu besichtigen, da sie die »crowd« verabscheue, stärkt die Auffassung von Blake. Knights Erörterung ihrer Emotionen lässt sich dagegen zur Bekräftigung von Parks Lesart heranziehen. Aber in Anbetracht ihrer erzwungenen Entfernung von London können die Äußerungen auch als die Reaktion einer Füchsin vor den sauren Trauben gelesen werden. Was Lady Luxborough wirklich empfand, werden wir nie wissen: Ihre Briefe wollen als literarische Kunstwerke gelesen werden, und sie sind in hohem Maß reflektiert, so wie die Bilder in ihrer »show-box.«

Blakes Forschungen und der sehr seltene Einblick in den Konsum von Grafiken um die Mitte des 18. Jahrhunderts ermöglichen es, die Ansichten der Straßen in großen Städten einerseits, die visuellen Kataloge von Figuren, die die Straße bevölkerten und die oft moralisierende Darstellung von Genreszenen andererseits zu unterscheiden. Veduten präsentieren fast immer auch ein bedeutendes Bauwerk in seinem urbanen Zusammenhang. Sie bedienen in den querformatigen Blättern immer (mindestens) zwei Interessen: eine korrekte Darstellung der Topografie, die die Details der Hausfassaden einschließt, und die Illusion eines im besten Fall völlig geraden Verlaufs der Straße, deren Endpunkt nicht sichtbar wird. Die Größe der Stadt wird so im Ganzen unermesslich, die Distanzen aber ausgehend vom Standort durch die Abfolge von Häusern und Staffagen in der Bewegung des Blicks nachvollziehbar. Die Proportionen der Straßen hingegen interessieren nicht bzw. werden zugunsten von Weiträumigkeit und Ordnung ausgedehnt. So entsteht auch (Bild-)Raum für die Mitteilung zahlreicher Details des Verkehrs, der Stadt als Ort lebhaften und gelingenden Handels sowie wohlhabenden Müßiggangs charakterisiert.

Diese Eigenschaften unterscheiden die Darstellungen der Straßen in den großen europäischen Städten bis weit ins 19. Jahrhundert hinein von Bildern, die sich entweder den auf den Straßen anzutreffenden Vertreterinnen und Vertretern einzelner Berufe und Stände oder auch Fahrzeugen widmen, bzw. Situationen mit moralisie-

76 Ebenda, S. 58f. »but I question if it can be so well performed in so large a thing as these machines we have. The paper would rumple if not fastened to pasteboard, and if fastened, would be too stiff to roll round the rollers, yet I do not know whether, as you observe, some sort of canvas might not do.« Das Schreiben ist offenbar von der Forschung übersehen worden. Zu den Londoner Kaufrufen vgl. hier nur Shesgreen 2002.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0





12 Étienne Jeaurat/Jacques Aliamet: La Place Maubert, Amsterdam, Rijksmuseum.

11 William Hogarth: Noon, Radierung, London, British Museum.

render oder karikierender Absicht wiedergeben. Um dies zu verdeutlichen, sei der Blick hier weiter auf London gerichtet: Die Bilder der Londoner Kaufrufe oder auch Modefiguren haben mit den Veduten der Straßen den vergleichsweise nüchternen, registrierenden Blick gemeinsam. Wären sie nicht in unabhängigen Traditionen und separaten Serien entstanden, könnte man sagen, dass sie gewissermaßen mit der Lupe Ausschnitte aus den Straßenbildern oder Teile ihres »Inventars« zeigen, denn kaum eine topografische Ansicht kommt ohne diese Figuren aus. Anders verhält es sich mit Blättern, die mit Szenen von den Straßen eine moralisierende Absicht verbinden. Die Grenzen zu Genreszenen sind allerdings fließend: Beispielsweise werden in William Hogarths Quartett aus Gemälden und Radierungen zu den *Four Times of a Day* die Figuren zwar überzeichnet, gleich ob sie der Ober- oder der Unterschicht entstammen (Abb. 11).

Aber die sexuellen, misogynen, altersdiskriminierenden und rassistischen Motive führen nicht zu einer eklatanten Verletzung guten Geschmacks. Dennoch zielen die Darstellungen klar auf das Amusement der »besseren«, männlichen englischen Gesellschaft – was auch mit dem Zweck der zugrunde liegenden Gemälde zusammenhängt. Sie zierten im Vauxhall die Speisezimmer in den Pavillons.[77] Zwar tragen die Grafiken als Titel nur die jeweilige Tageszeit, die Londoner Orte sind aber wiedererkennbar gezeigt. Sie sind nicht das Thema, sondern geben den Schauplatz für eine Szene, die aus naher Sicht präsentiert wird, mit Figuren, die in der Höhe ein gutes

77 Paulson 1965, Bd. 1, Nr. 152–155, S. 178–182.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Drittel des Bildes einnehmen. Auch in den rund 20 Jahre später entstandenen Gemälden von Étienne Jeaurat, die Pariser »Volksleben« an verschiedenen Stellen der Stadt präsentieren, kommt es darauf an, den Schauplatz exakt ablesen zu können: die Porte Saint Martin für *La Conduite des filles de joie à la Salpêtrière* (1749) und *La Place Maubert* (1753) und *La Place des Halles* (1759) (Abb. 12).

Zu sehen sind Marktszenen, die in den Stichen zu einem Bildpaar zusammengefügt und mit moralisierenden Versen versehen wurden.[78] Auch hier werden Geschichten präsentiert. Die Figuren, nicht der Ort, sind die Hauptsache. Junge und alte Frauen aus dem Volk, junge stutzerhaft auftretende Herren, Straßenköter und vereinzelt Kleriker werden aus naher Sicht, aber sozial distanzierend dem Auge des Kenners dargeboten.[79]

2.2 Information, Erinnerung, Aneignung. Zwecke der Veduten

Kaum eine Darlegung zu den Bildern der Städte kommt seit dem ersten Erscheinen von Michel de Certeaus *Invention du quotidien I. Arts de faire* (1980) ohne einen Hinweis auf seine Unterscheidung zwischen den Formen und Gelegenheiten der Wahrnehmung und Benutzung von Stadt aus.[80] De Certeau nutzt sein persönliches Erleben des Blicks vom World Trade Center auf Manhattan dazu, die Differenz zwischen der diffusen Wahrnehmung der Stadt als Meer von Häusern – im Blick aus großer Entfernung von oben – und der Wahrnehmung der Straßen als Fußgänger prägnant darzulegen. Dem Blick von oben aus Distanz fehlte die unmittelbare sinnliche Wahrnehmung des Geschehens, der Passanten, der Geräusche und Gerüche.[81] De Certeaus Auffassung, die Stadt werde auch in diesem Blick von oben zum Text, zum lesbaren Text, scheint geprägt von seiner Kenntnis historischer Stadtdarstellungen »von oben«, in denen Straßen als Element der Strukturierung und Gliederung durch die Wahl des Standortes und durch Verbreiterung Übersichtlichkeit ermöglichen.[82] Es ist verständlich, dass de Certeaus Text in seiner Binarität möglicher Ansichten der Stadt als Analyseinstrument für hilfreich gehalten wurde, sobald Veduten von innenstädtischen Orten den Gegenstand der Untersuchung bilden.

78 Die Gemälde, die als Vorlagen dienten, befanden sich in verschiedenen Sammlungen: Julienne und Damery.

79 Wescher 1969; Bailey 2004, Nr. 45, S. 220f. (John Collins).

80 Certeau 1980. Vgl. neben Blake 2003 und Park 2021 hier nur eine Auswahl: Gerson 2003, S. 275f.; Brewer, 2007; Boehm/McDonaugh 2010, S. 194–200; Stobart 2017; Middelton 2018.

81 Certeau 1988, Kap. VII, bes. S. 179–196. Für eine Kritik dieser und weiterer Lesarten de Certeaus vgl. Yablon 2018, S. 954f.

82 Für einen guten Überblick vgl. Doosry 2014.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Allerdings geraten damit zwei Sachverhalte aus dem Blick: Zum einen bildet den Gegenstand der Wahrnehmung und des Konzepts sowohl bei de Certeau als auch bei den Vedutisten die ganze Stadt. Zu Stadtplänen und Karten sowie Straßenveduten gehören als Gegenstücke die Blicke von oben und von außen, aus der Ferne. Diese Ansichten erhalten ihre Lesbarkeit durch die vertikalen Elemente, die Türme und Kuppeln. Victor Hugos Beschreibung des Blicks vom Turm der Kathedrale Notre-Dame auf das Paris des 15. Jahrhunderts, die die Verbindung von Häusermeer und daraus aufragenden Türmen erfasste, stellt sich gerade als Retrospektive in diese Tradition.[83] Da die Ansichten der Innenstadt in der Geschichte der Stadtbilder spät als letztes Verfahren zu Karten und Übersichtsveduten hinzutraten, darf man sie als einen Indikator für eine veränderte Wahrnehmung und für ein zusätzliches Informationsbedürfnis halten. Zugleich zeigen sie ein Dilemma an: Auch in umfangreichen Serien derartiger Detailbilder der Stadt wird Stadt nicht mehr als Ganzes erfahrbar – im Unterschied zum Plan oder zur Vogelschau.

Zum anderen ist de Certeau an der Alltagspraxis der Erschließung und damit Bildung des Raums durch das Gehen des Fußgängers interessiert: Raum entstehe aus Orten, in denen sich Aktivitäten ereignen. Zwar nutzt de Certeau zur Historisierung seiner Überlegungen auch Hinweise auf Darstellungen von Stadt aus dem Mittelalter, fast ausschließlich für die Aspekte des Blicks von oben, und stellt richtig fest, dass Karten zwar die Schritte der Fußgänger festhalten könnten, nicht aber den Akt des Gehens selbst.[84] Sowohl durch die zeitgenössische Empirie wie auch historische Dokumente ist belegt, dass die gerichtete Bewegung im Raum als Alltagsaktivität vorwiegend in Form von Wegstrecken, durch die Benennung der Aktivität des Gehens erfolge, nicht durch den analytischen Blick der Kartierung. In der Entwicklung der Kartografie lasse sich beobachten, wie nach und nach Anzeichen der Praktiken, die die Kenntnisse zu Herstellung der Karten ermöglichten, unsichtbar würden. Daher konstatiert de Certeau eine grundlegende Differenz zwischen der Praxis der »Wissenschaft«, die die Karte als Aufzeichnungspraxis generiere und gebrauche, und der Alltagspraxis der »Erzählungen« vom Raum, die die Möglichkeiten zu Handlungen der Beteiligten eröffneten.[85]

De Certeaus Überlegungen helfen, den Blick für die Differenz zwischen Aufzeichnungspraxis und Praxis in der Benutzung des dargestellten Raums – der in den Veduten dargestellten Straßen – zu schärfen. Diese Praxen lassen sich allerdings – und darin setze ich mich von entsprechenden Versuchen ab – mit Hilfe dieser Überlegungen nicht restlos aufklären. Dies liegt auch daran, dass de Certeaus Differenzierung zwischen Ort und Raum, den er durch Aktionen konstituiert sieht, den physischen Raum nicht braucht. Die Beschäftigung mit dem gebauten und benutzbaren physi-

83 Hugo 1832. Das Kapitel »Ceci tuera cela« wurde zuerst in der dritten Auflage abgedruckt.
84 Certeau 1988, S. 181, S. 223ff.
85 Certeau 1988, S. 224f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

schen Ort als Schauplatz sozialer Interaktionen kommt jedoch ohne den materiell umgrenzten physischen Raum nicht aus. Daher wird hier auf die Unterscheidung zurückgegriffen, die Bourdieu zwischen physischem, sozialem und angeeignetem Raum eingeführt hat.[86]

Die Hersteller und ihre Kundschaft stimmten offensichtlich darin überein, dass die Veduten eine korrekte perspektivische Wiedergabe des Straßenraums und der dort befindlichen Bauten anbieten. Darin, und ebenso im erhöhten, Übersicht gewährenden Standort des Zeichners, gehorchten die Veduten einer Aufzeichnungsform, die einem Wissensbestand entsprang, nicht der Alltagspraxis der auf dem Blatt dargestellten Staffagefiguren oder deren Betrachterinnen und Betrachter. Die oben dargelegten unterschiedlichen Interpretationen der Guckkastenbilder zeigen auf, dass wir mit Ambivalenzen bei der Rezeption der Blätter zu rechnen haben. Dazu trägt die Vielfalt der Verwendung von Veduten dieses Typus bei. Veduten konnten über den Zustand eines Ausschnitts der Stadt informieren, mittels der Legenden auch über die Akteure, die daran maßgeblich beteiligt waren. Sie konnten Erinnerungen an Aufenthalte darstellen, und sie konnten Berichte über Reisen – als Vorbereitung, als Erinnerung und anstelle tatsächlicher Reisen – ergänzen; insbesondere dann, wenn sie in Reiseberichte oder Führer eingebunden wurden. Die Staffagefiguren konnten sowohl über die Möglichkeiten der Aneignung des dargestellten Straßenraums informieren als auch Anstoß für imaginierte Erzählungen bieten. Aneignung erfolgte auch durch die Bearbeitung der Veduten für den Guckkasten oder das Zograskop, also ein Hantieren mit den Blättern, das deren Objekthaftigkeit betonte. Und schließlich widerstanden die Veduten in der Immersion der Aneignung, indem das momenthafte Staunen in die Überzeugung überging, dass der Guckkasten tatsächlich die Anwesenheit des Straßenraums eröffnete. Es wird im Folgenden zu zeigen sein, dass diese Multifunktionalität der Veduten seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert durch Spezialisierung der Verwendung und damit Perfektionierung der angestrebten Wirkung abgelöst wurde. Erst dann konnte ein Umstand visualisiert werden, der in Darstellungen der Straße in der großen Stadt ein Gemeinplatz war: die Fülle und Vielfalt an Personen und Fahrzeugen, das Gedränge, auf den Straßen.

2.3 Neue und besondere Formen der Wahrnehmung

Girtins Ansicht der Rue du Faubourg St. Denis konnte einen ersten Hinweis darauf bieten, dass in den Jahren um 1800 erhebliche Veränderungen in der Herstellung

86 Bourdieu 1991. Für eine architekturhistorische Anwendung dieser Differenzierung vgl. Schütte 2018. Die Differenz zwischen de Certeau und Bourdieu in diesem Punkt ebnet ein: Füssel 2013, S. 34. Zur Differenz der Ansätze auch Lippuner 2008.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

und in der Rezeption der innenstädtischen Veduten erfolgten. Girtins Arbeit passte nicht mehr in die Guckkästen und Zograskope, und sie ließ sich für ein Bühnenbild mit offensichtlich rasch wechselnden Ansichten französischer Städte adaptieren. Das Bild gab es also in einem Format, das auf einen Tisch, in eine Mappe oder an die Wand passte, und in der die Breite der Bühne füllenden monumentalen Größe des Bühnenbildes. Auf die Ausführung, auch der Details, dürfte dies Auswirkungen gehabt haben. Zugleich war die Vedute klar unterschieden von Girtins Arbeiten zur Herstellung eines Panoramas von Paris, das seine vorausgehende Unternehmung eines Panoramas von London ablösen sollte. Damit scheint sich die Aufspaltung in Ansichten, die Straßen knapp über der Augenhöhe der Passantinnen und Passanten wiedergeben, und in Übersichten über die ganze Stadt im Blick von oben etabliert zu haben, die auch de Certeaus Analyse bestätigt. Neu war, dass der Blick von oben durch die Erfindung des Panoramas in einer überwältigenden Illusionierung des Publikums in Szene gesetzt wurde. Damit wurden die Effekte der Techniken übertroffen, die die Illusion auf die Fußgängerperspektive angewandt hatten.

Stadtansichten und Hybridformen zwischen Vogelschauansicht und Stadtplan waren seit dem beginnenden 16. Jahrhundert in allen großen europäischen Städten üblich geworden. Mit den ersten Panoramen, die sich Stadtansichten widmeten, wurde eine exzeptionelle, aus dem Alltag herausgehobene Situation des Blicks auf die Stadt zu einer Attraktion, d. h. wiederum einer dem Alltagsgeschäft enthobenen Situation des Konsums. Panoramen – zuerst diejenigen Robert Barkers zu Edinburgh und London von 1789 und 1792 – zeigten diejenige Übersicht über eine Stadt, die von einem erhöhten Ort aus aufgenommen wurde. Sie ermöglichten dem Publikum einen Rundumblick, ohne dass dieses die Mühsal eines Aufstiegs auf einen erhöhten Ort – Turm oder Kuppel – auf sich nehmen musste.[87] Ein wesentliches Charakteristikum bestand in der unterbrechungsfreien, d. h. rahmenlosen Wiedergabe des Blicks von erhöhtem Ort. Für ein Publikum, das die Eintrittsgebühren aufbringen konnte, lösten Panoramen die Guckkästen und Zograskope ab – Guckkästen wurden allerdings weiter als Jahrmarktsattraktionen praktiziert. Der Kontrast zwischen dem Blick von oben und dem Blick des Straßenpublikums macht klar, dass Panoramen als Rundumansichten nicht geeignet waren, Bilder innenstädtischer Straßen zu verbreiten. So bot das London-Panorama Robert Barkers, das von den Albion Mills am Themse-Ufer in Southwark aufgenommen wurde, zwar einen zufälligen Blick auf die Blackfriars Road, die von der Mühle nach Süden durch Southwark führte; Thema war aber der Fernblick über die gesamte Stadt. Schon bald, vielleicht aber auch vereinzelt, wurde die Diskrepanz zwischen der gelingenden Illusion des Panoramas, sofern es sich um stillstehende Gegenstände handelte, und der Wiedergabe bewegter Objekte kritisiert. Für die Darstellung von Städten, so Aubin-Louis Millin, eigne sich das Panorama nicht:

87 Oettermann 1980, S. 78–86.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> Peut-on en effet imaginer quelque chose de plus absurde et de plus désagréable que de voir dans un panorama ces voitures, ces hommes à pied et à cheval qui sont toujours dans l'attitude de se déplacer, et qui restent toujours en place; des voituriers que secouent éternellement leur fouet, ces chevaux qui toujours se cabrent; ces chiens qui sans cesse se battent […].[88]

Barker begleitete schon das erste Panorama, das eine erhebliche Investition erforderte, mit mehreren Publikationen, darunter der von sechs Platten gedruckten Wiedergabe des Rundbildes, das so als Bildstreifen oder als Serie von Einzelblättern verwendet werden konnte. Diese verkleinerte, aber immerhin mehr als drei Meter breite Replik des Panoramas setzt den Akzent nicht auf das Erleben, sondern auf die Information und Dokumentation des Stadtbildes.[89] Der Begriff Panorama war bald zudem so treffend und werbeträchtig, dass er generell für Formen des langgestreckten Bildes verwendet wurde, die bei aller thematischen Übereinstimmung mit den großen Panoramen eine Betrachterillusionierung nicht leisteten. Neben Vorführungen als »Moving Panorama« gehörten dazu die verkleinerten Kopien der Übersichtspanoramen und eigenständige Vogelschauansichten, die als Serie von gerahmten Einzelblättern ediert wurden. Sie adaptierten damit die Besonderheit des ununterbrochenen Bildes nicht. Eine weitergehende Variante waren Bildstreifen, die nun wiederum aus einer Fußgängerperspektive lange Straßenzüge in einer Art Abrollung wiedergaben. Sie wurden ab etwa 1820 produziert und blieben bis in die Mitte des Jahrhunderts beliebt. Gerollt oder als Leporello eröffneten sie eine neue Möglichkeit zur Wiedergabe und zur Wahrnehmung des Straßenraums.[90]

Der Leporello war handlich und konnte im Umschlag verkauft werden, die Beigabe einer Broschüre stellte keinen großen Aufwand dar. So wurde das *Panorama of the Thames from London to Richmond* 1824, das bei einer Gesamtlänge von 15 Metern in handkolorierter Aquatinta die Ansichten der beiden Themseufer einander gegenüberstellte, mit einem *View of London.* (*from the Adelphi*), einem kürzeren Bildstreifen, kombiniert, der einen Blick von oben auf die Themse zeigt (Abb. 13).

Zusammen mit einer Broschüre, die knappe Erläuterungen enthielt, vertrieb Samuel Leigh die beiden Ansichten ab 1829.[91] Die Unterschiede im Aufnahme- und

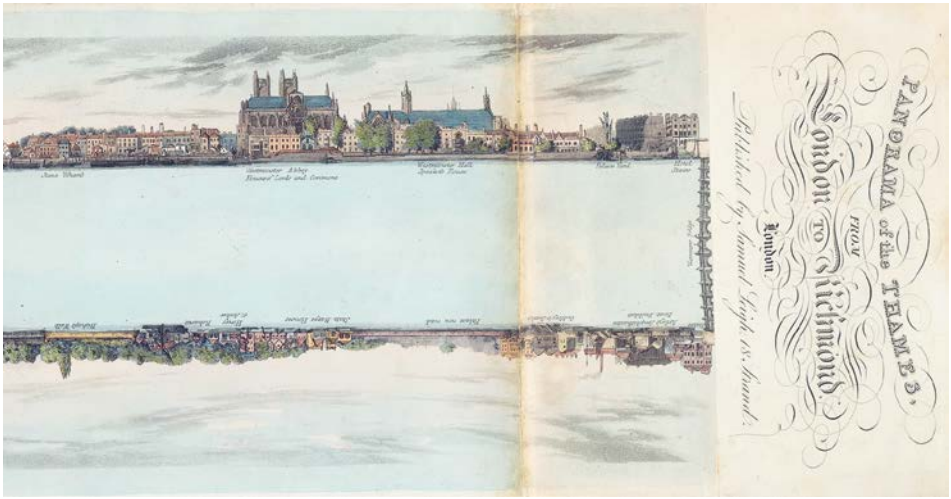
88 Millin 1806, Bd. 3, s. v. Panorama, S. 38–41, hier S. 41.

89 Henry Aston Barker (Radierung)/Frederick Birnie (Aquatinta), London, British Museum, Inv. Nr. G,13.21; eine kolorierte, unvollständige Version in British Museum, Inv. Nr. 1877,0609.1682, 1-3.2. Außerdem publizierte Barker »Keys«, Einblattdrucke, die die Darstellungen des Panoramas identifizierten. Die »Keys« wurden in verschiedenen Sprachen aufgelegt, um bei der Präsentation der Panoramen außerhalb Londons das jeweilige lokale Publikum zu erreichen.

90 Eine umfassende Untersuchung bietet: Yablon 2018, der allerdings bei der Genese den Zweck des Adressverzeichnisses überbewertet.

91 Clark, John Heaviside (ca. 1770–1863): Panorama of the Thames from London to Richmond, exhi-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



13 John Heavyside Clark: Panorama of the Thames from London to Richmond, Ausschnitt, Yale Center for British Art.

Präsentationsverfahren werden in der Kombination der Veduten besonders deutlich. Während der Blick vom Adelphi die Ansicht mit einem einzigen Fluchtpunkt perspektivisch korrekt darstellt, wechselt beim *Panorama* der Themse die Perspektive von Bau zu Bau unmerklich mit dem Fortgang der Reise auf dem Fluss. Dass die Londoner Bildstreifen mit der Themse einsetzten und nicht mit einer der Straßen, war wohl kein Zufall. In der Konkurrenz der Hauptstädte war die Themse, die von Hochseeschiffen befahren wurde, einer der wesentlichen Anziehungspunkte, mit dem der Mangel an Straßen mit Attraktionen, wie sie die Boulevards von Paris boten, auszugleichen war.[92] Das änderte sich mit dem Bau des Regent's Park und der Regent Street, so dass 1831 der *Panoramic view round the Regents Park* und 1849 *The Grand Architectural Panorama of London; Regent Street to Westminster Abbey* ediert wurden.[93]

biting every object on both banks of the river. With a concise description of the most remarkable places and a general view of London, London: Printed for Samuel Leigh, 18 Strand, Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, Folio A 2014 78 (dort insgesamt vier Exemplare), zusammengebunden mit: John Heaviside Clark/Samuel Leigh, publisher: View of London. (from the Adelphi), published by Samuel Leigh, 18 Strand, to accompany the Panorama of the Thames from London to Richmond/Etched and Aquatinted by Mr Clark, c. 1824; weitere Exemplare u.a. British Museum, Inv. Nr. 1859,1210.774 und Inv. Nr. 1880,1113.1208; Sammlung Werner Nekes, von Dewitz 2002, mit Abb. Für die Präsentation einer Fahrt zu einem konkreten Sportereignis hatte Robert Cruikshank 1819 in *Going to a Fight* das Schema genutzt (Yablon 2018, S. 967 und Abb. 8–9).

92 Hancock 2003, S. 93–95.

93 Panoramic view round the Regents Park [...] drawn by Richd. Morris, engraved by S. H. Hughes,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Pariser Boulevards wurden in wenigstens fünf Ausgaben als Bildstreifen publiziert: einer nicht datierten und nur durch Fotografien überlieferten Serie,[94] den *Boulevarts et quais de Paris*, die 1835 vom Verlag Aubert als Neujahrsgeschenk beworben wurden,[95] *Les boulevards de Paris*, von Paul Lancel[96], 1840, und einem ungefähr gleichzeitigen Exemplar[97] – beide zeigen die Nordseite der Boulevards, und sie unterscheiden sich durch die Darstellungen der Passantinnen und Passanten sowie der Händlerinnen und Händler und der Wagen. Schließlich ist die Serie zu nennen, die beide Seiten der Straße zeigt: Sie wurde 1844/45 in *L'Illustration. Journal universel* sowohl in Portionen zerlegt und mit erläuterndem Text versehen, nach und nach, abgedruckt, als auch in einem Stück, handkoloriert, als Neujahrsedition 1844/45 vertrieben (Abb. 14).[98]

Ab 1832 gab zudem Jean-Baptiste Arnout eine mehrere hundert Blatt umfassende Serie von Lithografien von *Paris en miniature* heraus, die zahlreiche Straßen von Paris Haus für Haus in Bildstreifen zeigt, wobei jeweils fünf Zeilen das hochformatige Blatt füllen (Abb. 15).[99]

Die Pariser Beispiele machen deutlich, dass die Darstellungsform mit perspektivisch wiedergegebenen Bauten und einer vielfältigen Präsentation von Personen, Tieren, Fahrzeugen und Mobiliar wie Lampen, Bänken und Litfaßsäulen sowohl als Leporello als auch als Rollbild und sogar als Einzelblatt verkauft werden konnte, ohne dass die Bilder daran angepasst werden mussten. Allein der Preis könnte verschieden gewesen sein – die als Rollbild annoncierte und verkaufte Darstellung der Straße Unter den Linden in Berlin war um 1820 jedenfalls so teuer, dass sie kaum

published by R. Ackermann 1831 (London, British Library). Ein digitalisiertes Exemplar befindet sich in Los Angeles, Getty Museum. The Grand Architectural Panorama of London; Regent Street to Westminster Abbey, 1849, Holzstich und Typendruck, bei: Leighton Brothers, 1849, (London, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.2093.1–2).

94 Paris, Museée Carnavalet, Inv. Nr. CARPHTOP004517 à CARPHTOP004519.

95 La Caricature, Nr. 218, 08.01.1835, die Bildstreifen wurden in Holzschachteln verkauft, der Preis betrug pro Streifen 6 Francs, bzw. 10 Francs für ein koloriertes Exemplar.

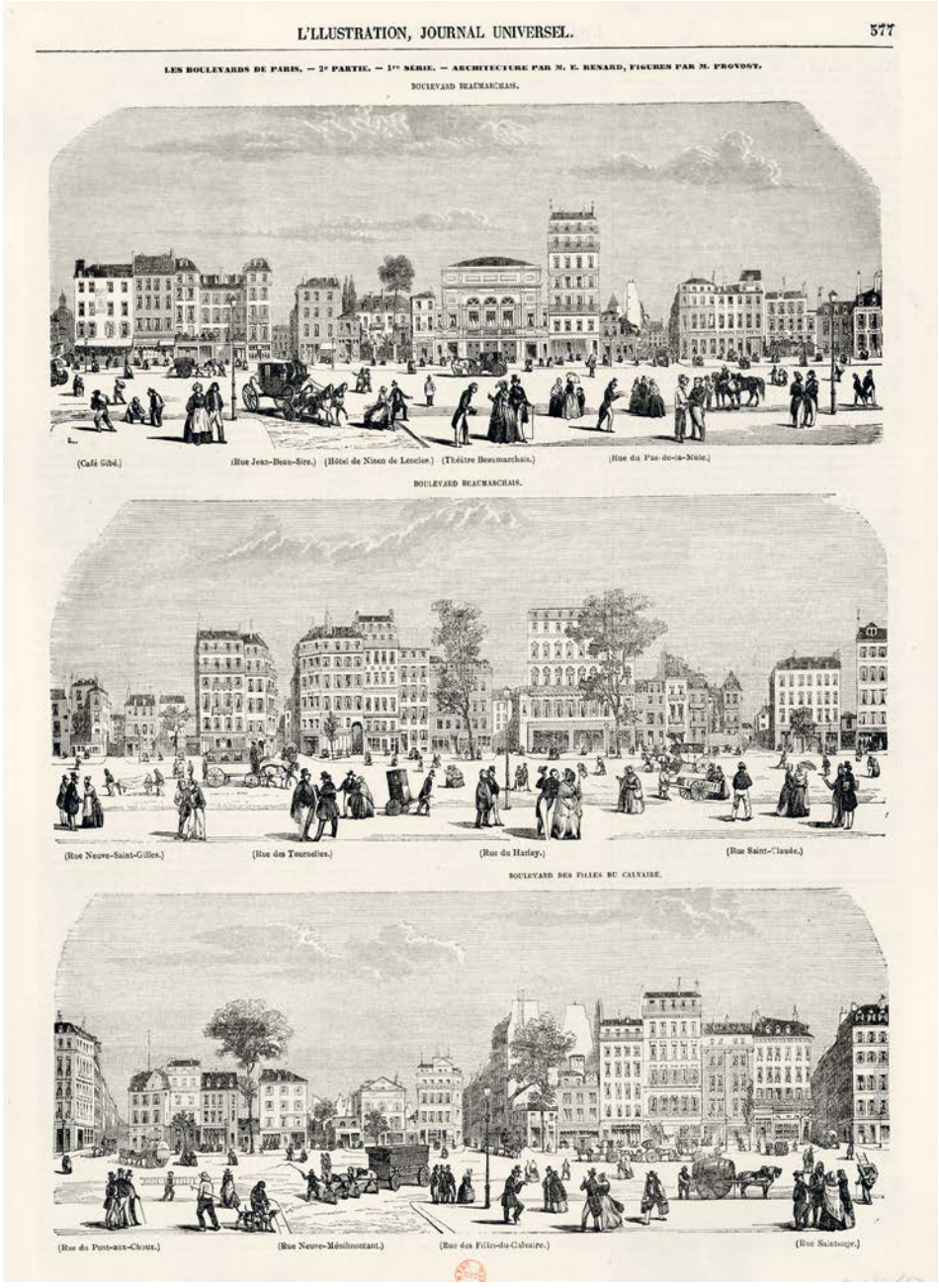
96 Paul Lancel (Zeichner): Les boulevarts [!] de Paris, Paris: Lemercier, 1840, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Sign. Réserve 741776. Möglicherweise identisch mit Plessen 1993, Nr. VI 23. Dort auf 1835 datiert. Plessen 1993, S. 252–279 behandelt diese und ähnliche Ausgaben unter dem Stichwort »Kleinstpanoramen«.

97 Oettermann 1980, S. 10.

98 L'Illustration 4, 1844, S. 375f.; 5, 1845, S. 104ff., S. 166, S. 411f. David Rumsey historical map collection, Nr. 10279.002, kolorierter Holzstich auf fünf aneinandergeklebten und aufgerollten Blättern, in Schuber mit dem Titel Boulevard de Paris. https://www.davidrumsey.com/luna/servlet/detail/RUMSEY~8~1~316606~900852 37:Boulevards-de-Paris-?sort=Pub_List_No_InitialSort%2CPub_Date%2CPub_List_No%2CSeries_No&qvq=w4s:/where%2FParis%2B(France);q:boulevards;sort:Pub_List_No_InitialSort%2CPub_Date%2CPub_List_No%2CSeries_No;lc:RUMSEY~8~1&mi=6&trs=35 [18.12.2023].

99 1832–1834, bei Aubert, zur Datierung vgl. Inventaire du fonds français après 1800, Bd. 1, S. 166.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



14 Édouard Antoine Renard/Provost (Stecher): Les Boulevards de Paris, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



15 Jean-Baptiste Arnout: Paris en miniature, Lithografie, Paris, Musée Carnavalet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Abnehmer fand.[100] Dennoch erzeugen die Ausgabeformen durch die unterschiedliche Formen der Handhabung unterschiedliche Formen der Wahrnehmung. Nur die Präsentation auf Rollen lässt eine insgesamt kontinuierliche Rezeption zu, deren Rhythmus vom Benutzer, von der Benutzerin, frei gewählt wird und allenfalls durch den Rhythmus der dargestellten Objekte, der Häuser, der Bäume und des Straßenmobiliars konditioniert wird. Der Wahrnehmung der langen Strecke in der Bewegung, der zu Fuß Gehenden, der mit den Wagen oder dem Omnibus Fahrenden, entspricht diese Präsentationsform am meisten; jedenfalls kann sie das touristische Publikum an das Erlebnis erinnern. Anders beim Leporello oder bei der Edition einzelner Bildstreifen in der Zeitschrift oder auf dem Papierbogen: Hier ist der Rhythmus durch das Blattformat vorgegeben, und die Rezeption, die sich von links nach rechts im Umklappen oder Blättern ergibt, lehnt sich an die Lektüreerfahrung von Texten an. Die langen Streifen verfügten über eine andere Methode als die perspektivische Darstellung, die enorme Länge der großstädtischen (Wasser-)Straßen ins Bild zu setzen. Aber anders als die Veduten, die keinen Endpunkt für die Straße zeigten, ihn vielmehr im Dunst ins Unendliche liefen ließen, hatten die Bildstreifen einen Anfang und ein Ende, die jeweils auch im Plan der Stadt markiert waren – die Regent Street ebenso wie die Boulevards. Es sei daran erinnert, dass die Bildstreifen ein Ausmaß von ca. 5 bis ca. 18 Metern an Länge umfassen konnten. Demnach näherten sie soweit als möglich der Erfahrung der Reisenden an, die die Straße bei ihrem Besuch in der Stadt durchmessen hatten.

Von der Forschung sind die Bildstreifen daher auch mit neuen Reise- und Wahrnehmungsformen zusammengeführt worden, insbesondere auch mit der Bahnreise.[101] Das Staunen und die Wertschätzung des Schauens in Bewegung einerseits, und andererseits der Blick von oben sind allerdings bereits gegen Ende des 18. Jahrhunderts als einander ergänzende Sehweisen etabliert worden. Exemplarisch sei hier auf den englischen Teil des *Tagebuchs der Reise von Mainz* Georg Forsters (1790) verwiesen: Die individuelle, auch so gekennzeichnete Seherfahrung von der Postkutsche aus lässt die Landschaft des Derbyshire an den Reisenden, Forster und Humboldt, vorbeiziehen, die Landschaft wird in Bewegung versetzt; dann verschaffen die beiden Forscher sich am Peak durch den Aufstieg »auf einen der höchsten hinausragenden Punkte dieses Gebirges« einen Überblick über Topografie, Vegetation und Nutzung.[102]

---

100 Unbekannter Künstler: »Panorama der Straße Unter den Linden, südl. u. nördl. Seite (Lindenrolle)«, zwischen 1820 und 1825, Lithografie auf Papier. Stadtmuseum Berlin, Inv. Nr.: GDR 82/69, vgl. Klünner 1991; ein weiteres Streifenpanorama der Linden, ca. 1849, befindet sich in Berlin, Staatsbibliothek (vgl. Löschburg 1987).

101 Oettermann 1980, S. 52f. bringt die »Kleinstpanoramen« in Streifenform mit den Reisen auf dem Fluss und mit der Eisenbahn zusammen.

102 Forster 1973, S. 333–336. Heidmann-Vischer 1993, S. 85–90. Als einen frühen Beleg für eine Seh-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Von den Erfahrungen berühmter Reisender war es kein sehr weiter Weg in die empfehlenden Texte der Reiseführer. Die Ratgeber für deutsche und englische Touristen waren sich darin einig, dass die Boulevards zu den größten Sehenswürdigkeiten von Paris gehörten – der Zugang aber unterschied sich. Karl Baedeker empfahl 1855 einen mehrstündigen Spaziergang von der Bastille und zurück, wodurch er die vornehmen Boulevards im Westen für den Nachmittag und den Abend reservierte. Als Alternative schlug er dem männlichen Reisenden eine Fahrt mit dem Omnibus vor.

> Auch eine etwa 30 Minuten dauernde Fahrt oben auf einem der wenigstens alle 5 Minuten abgehenden Omnibus empfiehlt sich zu ruhiger Beobachtung bei einer Cigarre. Der Verkehr ist so gewaltig, dass täglich über 10,000 Fuhrwerke, vom zierlichsten Lastwagen bis zur schweren Lastkarre, auf den Boulevards fahren.[103]

Der unbekannte Autor des *Guide for strangers visiting Paris* von 1857 kombiniert dagegen den Blick von oben und den Weg entlang der ganzen Strecke – zu Fuß oder mit dem Leihwagen.

> Now we have made all necessary preparations, we may begin our walks about town. First of all, perhaps, it would be advisable to take a general view of the town, either from the tower of Notre-Dame or the Arc de Triomphe de l'Etoile. By this means, a tolerably accurate idea of the topography of the capital may be acquired. [...] Let us then suppose this bird's-eye view duly studied, and we will at once proceed on our explorations along the Boulevards, which present the most lively, gay, and wonderful panorama of all the promenades in Paris, and probably in the world: the present to the eye one long bazaar, in which splendid buildings and the richest and most elegant productions of humans industry, genius, and taste stand in unequalled rivalry; a splendid spectacle, in which the whole picture of Parisian life passes before his eyes, in all its thousand forms.[104]

Beide Sehweisen, die Vogelschau, und das mehr oder weniger enge bzw. distanzierte Passieren der rund fünf Kilometer langen Strecke der Boulevards, beides als Erlebnis eines Panoramas, waren als neue Verfahren, jedenfalls als neu kombinierte Ver-

---

erfahrung in Bewegung nennt die Forschung die Englandreise von Karl Philipp Moritz 1782 (Moritz 2015, z. B. S. 15). Vgl. auch Engelbrecht 2014, S. 64–75; Ganz/Neuner 2013, Einleitung, S. 5–58.

103 Baedeker 1855, S. 47: »Orientierungsfahrt« mit einem Leihwagen durch die ganze Stadt (3 Stunden) und S. 50.

104 Guide for strangers 1857, S. 43f. Der Autor folgt eng Montémont 1845, S. 3, S. 9f., mit Ausblicken von Notre-Dame, Panthéon, Saint-Sulpice, Arc de Triomphe. Dort fehlt aber die Verbindung von Überblick und Promenade.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

fahren, im Alltag und in der touristischen Praxis angekommen.[105] Die Orientierung anhand der Monumente und der von oben sichtbaren Seine und der Hauptstraßen sowie entlang der Straßen bezeugen die empfehlende, nahezu normative Wirkung der Veduten und Reiseführer auf der einen Seite, der Praxis der Stadtbesichtigung auf der anderen Seite. Noch waren aber die Möglichkeiten, die Straßen darzustellen und zu erleben, nicht vollkommen ausgeschöpft.

2.4 Nationale Konkurrenzen: Stadt und Straße in Veränderung

2.4.1 Paris und London um 1800

Denn auch die nach konventioneller Art auf ein Blatt reduzierten Veduten, die weiterhin ein Baumonument in seinem urbanen Kontext zeigte, wurden im Format, in der Einbindung in eine Serie sowie in den verwendeten grafischen Techniken weiterhin erfolgreich entwickelt und vermarktet. Es war nun etabliert, dass die großen Städte mit ihrer Mischung aus alten und neuen Bauten, aus Wohnbebauung und Baumonumenten ins Bild gesetzt werden konnten. Damit musste kein antiquarisches oder historisches Interesse, kein offenkundiges Werturteil über den baulichen Zustand, über ökonomische Probleme sowie soziale und politische Konflikte verbunden werden. Es brauchte folglich nicht nur neue Sichtweisen auf bekannte Motive, sondern auch neue Themen und eine Abkehr von den formalen Standards der Veduten, die sich seit dem 18. Jahrhundert herausgebildet hatten. Neu war das Interesse für die Proportionen der Straßen, die sich im Verhältnis zwischen der Höhe der Häuser und der Breite der Straße ausdrücken. In Paris wurde dies ab 1784 in Bauvorschriften gefasst.[106] Man kann diese Regelung als eine Reaktion auf den Umstand auffassen, dass das Bevölkerungswachstum auf dem begrenzten Baugrund zu immer höheren Häusern führte und damit Straßenschluchten mit schlecht belichteten und schlecht belüfteten Wohnräumen erzeugte. Diese Entwicklung wurde durch das Verbot, über die Stadtgrenzen hinaus zu bauen, verstärkt. Die Auswirkungen werden in der Kritik am Zustand der Straßen ab etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts laut beklagt und spätestens mit den *Tableaux de Paris* von Sébastien Mercier zum Topos[107] sowie auch international über Reiseführer und -berichte, gerne auch im direkten Vergleich mit London, verbreitet. Tatsächlich

105 Vgl. auch Maret 1862, S. 35f. Eine frühe Wiedergabe einer solchen Wahrnehmung ist der Film von Pathé frères ›Tramway en Vienne‹ von 1906 (Eine Fahrt durch Wien), https://stadtfilm-wien.at/film/47/ [12.07.2025].

106 Zur Entwicklung der Vorschriften vgl. u. a. Harouel 1993, S. 221f., S. 228f.; Cabanès 2004, S. 110–119.

107 Mercier 1783, Bd. 1, Kap. 40, S. 106f., Bd. 2, Kap. 78, S. 221–236, bes. S. 226; Bd. 5, Kap. 438, S. 241–243; Bd. 6, Kap. 474, S. 69f.; Bd. 77, S. 221–236. Vgl. hier auch Kap. 4.4.3 (Laugier).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

verfügten die Pariser Wohnhäuser im Kontrast zu den Londoner Bauten, die nach dem »Großen Brand« errichtet worden waren, über eine größere Anzahl an Stockwerken, und es ist charakteristisch, dass die Breite der Londoner Straßen, obwohl über ein Zuviel an Verkehr geklagt wurde, nur indirekt thematisiert, aber nicht konkret mit Abmessungen mitgeteilt wird. Gelobt wird an London durchgehend, dass man von der Fahrbahn auf beiden Seiten einen erhöhten oder mit Pollern und Prellsteinen abgegrenzten Streifen für die Fußgänger abtrennte, die Trottoirs. Als ein Beispiel für Kritik an den Pariser Straßen, die alle Aspekte anführt, sei hier aus dem Bericht von Eduard Kolloff zitiert, der die Stadt während der Julimonarchie aufsuchte:

> Diese Wanderungen zu Fuß, welche man nach Umständen durch Einsteigen in einen Omnibus oder durch Course mit einem der zahlreichen Miethwagen unterbrechen kann, sind mit mancherlei Unannehmlichkeiten verknüpft. Die Straßen gleichen oft engen, tiefen Felsengassen, von sechs bis sieben Stockwerk hohen Häusern gebildet, wo die Bewohner des ersten Stocks statt der Aussicht ins Freie die Nachbarsmauer vor Augen haben und sich rückwärts zum Fenster hinauslehnen müssen, um ein Stück von der Himmelsdecke zu sehen. Die meisten Gassen sind ferner stets feucht, selbst in den Hundstagen, weil die Rinnsteine in der Mitte laufen, und lebensgefährlich, da, wo keine Trottoirs die zahllosen Fuhrwerke hindern, bis an die Häuser zu fahren.[108]

Auch in London, wo keine Bauvorschrift zu den Höhen der Häuser erfolgte, entwickelte sich, den Bildern nach zu urteilen, ein Bewusstsein für die Unterschiedlichkeit der Straßen. Dazu trug vermutlich der Kontrast zwischen der City einerseits, den neuen Quartieren im Westen mit ihren Squares und angrenzenden geraden Straßen mit der einheitlichen Bebauung in Form von »terraces« andererseits bei. Thomas Malton d. J., in dessen Zeichenschule Girtin und Turner eine Weile gemeinsam lernten, hatte diese beiden Aspekte der Stadt in einer losen Serie großformatiger Aquatinta-Blätter inszeniert, die noch ganz auf die Präsentation von Monumentalbauten in ihrem urbanen Zusammenhang abgestellt war. Ab 1791 stieß er mit seiner *Picturesque Tour* in eine neue Dimension der Bildserien zu London vor, was die Zahl der Blätter – es wurden bis zum Herbst 1800 in Lieferungen insgesamt 100 Ansichten –, die Innovationen in der Wahl der Ansichten und die Perfektion der Aquatinta-Radierung anging (Abb. 16).[109]

108 Kolloff 1839, Bd. 2, S. 166f.

109 Malton 1792 (Adams 1983, Nr. 72, S. 170–175). Nach Fertigstellung wurden die Tafeln in einem Weg von Westminster bis in die City geordnet und mit einem Text versehen, der Informationen zu den Bauten bietet. Gegenüber der Profitorientierung des Bauens, die sowohl bei der Zufahrt nach London als auch auf der Nordwest-Seite von Westminster Abbey den Blick verstellt, äußert sich Malton kritisch (S. 1, S. 11). Zur Vita vgl. Saunders, Ann: Malton, Thomas, the elder (1726–1801),

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



16 Thomas Malton: St. Paul's from Cheapside, London, British Museum.

Malton wollte als Architekt in die Royal Academy aufgenommen werden, womit er scheiterte. Seine Ambitionen als Architekturzeichner zeigen die Veduten in der Beherrschung der monofokalen Perspektive und dem Verständnis für die Proportionen der dargestellten Orte. Je nach Motiv wählte Malton Quer- oder Hochformate. Er etablierte damit das Hochformat für das Bild enger Straßen und hochaufragender Monumente im Bereich der modernen Architekturen, abseits der bald einsetzenden Vorliebe dieses Formats für die Darstellungen mittelalterlicher Architekturen in den *Voyages pittoresques*.[110] Maltons Tafeln der *Picturesque Tour* sind frei von antiquarischen Interessen. Vielmehr sind sie darauf aus, London in seiner ganzen Pracht und Größe, als eine volkreiche Handels- und Hafenstadt erscheinen zu lassen. Es ist recht viel Betrieb in der City, nur selten ist einmal ein Bettler zu sehen; alle haben zu tun. »Picturesque« im landläufigen Sinn sind die Szenen des »Volkslebens« auf den Straßen und die Licht- und Schatteneffekte, die Darstellung von Nachtszenen und von Interieurs, für die sich die Technik der Aquatinta besonders eignet. Auf Anzeichen von Zerstörung, Beschädigung oder Verfall verzichtet Malton ganz: Alle Mauern, gleich ob die Häuser oder großen Monumente, sind ähnlich glatt und scharfkantig gezeigt, hie und da gibt es Spuren von Feuchtigkeit. Vor allem sind es die Standorte, die Malton wählt, um die Konventionen der Veduten auf die Baumonumente aufzubrechen, und die den Band tatsächlich zu einer »picturesque tour« machen. St. Paul's Cathedral hat in Maltons Werk viele Auftritte, darunter sind auch konventionelle Ansichten, d. h. Szenen, die auf die Dokumentation der Fassaden und auf die Fernwirkung angelegt sind. Mit *St. Paul's from Cheapside* (1797) findet Malton indessen einen Weg, die Monumentalität der Kathedrale in und gerade aus der Enge der umgebenden Bebauung heraus zu steigern. Das Pittoreske entsteht

in: Oxford dictionary of national biography 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/17904, darin auch die Söhne James und Thomas d. J. (1751/2–1804) behandelt.

110 Taylor 1820–1878.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in Maltons Werk im Kontrast von Gewöhnlichem und Herausragendem, und dieser Kontrast steigert den Effekt der Monumente.

2.4.2 Paris: Von der Restauration bis zur Julimonarchie

Während in London die ortsansässigen Künstler für das lokale und das touristische Publikum einen neuen Blick auf die Baumonumente im urbanen Kontext der großen Stadt festhielten, blieb es im Paris des Empire und der Restauration den Fremden überlassen, das Bild der Stadt losgelöst von den Darstellungskonventionen zu erneuern; denn Paris wurde nie zum Gegenstand der *Voyages pittoresques* des Baron Taylor. Ähnliche Unternehmungen hatten zwar das Seinetal und die Umgebung der Stadt zum Gegenstand, nicht aber die Stadt selbst. Es ist anzunehmen, dass damit die entsprechenden Werke die in die Stadt reisenden Fremden, Engländer und Deutsche erreichen sollten, nicht die ortsansässigen Eliten.[111] Auch in Paris boten bis in die Julimonarchie die Monumentalbauten Anlass für Veduten, die belebte Straßen in der Innenstadt zeigen.

Das Verhältnis der Kathedrale Notre-Dame zu ihrer unmittelbaren Umgebung studierte Eduard Gärtner, der sich nach seiner Ausbildung in Berlin 1826 für eine Studienreise in Paris aufhielt (Abb. 17).[112] Die Rue Neuve-Notre-Dame führt auf die Fassade der Kirche zu, deren Türme sich aus dieser Perspektive kaum über die Wohnhäuser zu erheben scheinen. Gärtner macht damit eine Gegend der Stadt zum Thema, die seit der Mitte des 18. Jahrhunderts als besonders altertümlich, ungesund und sozial randständig galt. Allerdings wurde die Ile-de-la Cité erst nach der Julirevolution zu einem Ort für bürgerliche Ängste und literarisch erzeugtem Schauder.[113] Nicht die Monumentalität der Kathedrale, sondern ihre Einbindung in die dichte Bebauung ist Gärtners Thema. Von rechts schieben sich Häuser hinein. Der Blick passiert an den schnell aufeinander folgenden Querstraßen jeweils eine Fensterachse eines Hauses.

111 Ausnahmen stellen die kleinformatigen Gemälde von z. B. Étienne Bouhot dar (Pinon 2001).

112 Die Vorzeichnung ist auf den 18.11.1826 datiert, von den beiden gleichgroßen Fassungen dürfte das Berliner Bild die zweite, um etliche Motive bereinigte Fassung sein: Es fehlen die Anschläge an der Hausfassade links, das Schwein an der Hausecke rechts hat sich in einen Hund verwandelt u. ä. m., Eduard Gärtner: Rue Neuve Notre Dame in Paris, Öl auf Leinwand, 1826 (Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Inv. Nr. GK I 1295). Vgl. Bartmann 2001, S. 222, Nr. 45, mit Abb. 59 zum Renaissance-Haus auf der rechten Seite (1828 abgerissen); die andere Fassung wurde im Hotel Drouot auktioniert, https://drouot.com/de/l/21137916-eduard-gartner-berlin-1801-fle [24.04.2024] (signiert, lokalisiert und datiert unten rechts E. Gaertner fec / Paris 1826). Auch die Vorzeichnung war im Kunsthandel, Karl und Faber, https://www.karlundfaber.de/de/auktionen/261/alte-meister-kunst-des-19-jahrhunderts/2610297/ [24.04.2024]; Bleistift, laviert und weiß gehöht, auf bräunlichem Velin. 1826. Signiert unten links, datiert unten rechts: »Paris d. 18ten Novem. 1826«.

113 Vgl. Thompson 2003, S. 542f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Damit wird die aufwendige Instrumentierung der Renaissancefassade akzentuiert, die von den schlichten Bauten an beiden Seiten der Straße absticht. Das Licht fällt von Süden her ein, beleuchtet vor allem die ionischen Pilaster an Boffrands Findelhaus. Die Fassade der Kathedrale wird um diese Mittagszeit noch nicht von der Sonne gestreift. Gärtner protokolliert dies alles sehr genau, und fügt gegenüber der im November 1826 entstandenen Vorzeichnung zahlreiche Figuren ein, – Soldaten, Bürgerinnen und Bürger, Händler und Lastenträger mit Eseln, Hunde, das Rinnsal inmitten der Straße. Anders als in Maltons London ist es hier das Pittoreske, das den Unterschichten und den volkstümlichen Vierteln sowie den Fassaden in schlechtem Zustand entspringt und das auch die Engländer, wie etwa Maltons Schüler Thomas Girtin oder auch Samuel Prout, an Paris zeigen. Aber vor allem Gärtner weist jenen Blick auf den urbanen Zusammenhang von Monumentalbauten und Straßenszenerie in Paris auf, den Londoner Vedutisten eigenständig und unabhängig von den Entwicklungen auf dem Kontinent erfunden hatten.

Es ist nicht wahrscheinlich, dass Thomas Shotter Boys Gärtners Gemälde kannte, als er dieselbe Ansicht für seine *Picturesque Architecture in Paris* von 1839 in einer Farblithografie aufnahm (Abb. 18).[114]

Der Vergleich mit dem kleinen Ölgemälde Gärtners ist auch aus dem Blickwinkel der Mediengeschichte legitim, denn Boys verstand die aufwendigen Farblithografien als Gemälde und schreibt im Vorwort zu seiner Technik:

> The whole of the Drawings composing this volume are produced entirely be means of lithography: they are printed with oil-colours, and come from the press precisely as they now appear. It was expressly stipulated by the Publisher that not a touch should be added afterwards, and this injunction has been strictly adhered to. They are Pictures drawn on Stone, and re-produced by printing with Colours: every touch is the work of the Artist, and every impression the product of the press.[115]

Boys legt den Fluchtpunkt tief, so dass der Turm der Kathedrale nicht über die Häuserzeile auf der linken Seite der Rue Neuve Notre-Dame hinausragt. Man kommt nicht umhin, die beiden Ansichten zusammen auch als Protokoll der Veränderungen im Baubestand zu lesen. Das Geschäft des Glasers, Farbenhändlers und Drogisten H. Boissard mit den bunten Zylindern ist noch da; davor gibt es einen Schuster, der die Ware auf der Straße ausbreitet. Das darauf folgende Haus wird saniert oder neu gebaut, von einem Wagen wird Material abgeladen, Bauarbeiter liefern einen Quader an. Auf der rechten

114 Boys 1839. Vgl. hier auch: Duffy 2013, S. 105; zum Lithografen: Twyman, Michael: Hullmandel, Charles Joseph (1789–1850), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/14113.

115 Boys 1839, Descriptive Note, hier nach Adams 1983, S. 468. Zur Technik auch 1974, S. 43–48.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



17 Eduard Gärtner: Die Rue Notre-Dame, Öl auf Lw., Potsdam, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



18 Thomas Shotter Boys: Die Rue Notre-Dame, Farblithografie, Cleveland, Museum of Art.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Straßenseite ist das Haus aus dem 16. Jahrhundert verschwunden. Da findet sich jetzt ein Winkel, der für allerlei dienen kann, vor allem offerieren die Brandmauern Platz für Plakate aller Art. Die Straße ist ein Raum, der von den Anwohnern von den Rändern her »privatisiert« wird, die Läden, die Baustelle und Bauarbeiten und Materiallager okkupieren den Platz vor den Häusern und engen die Straße als Verkehrsraum ein.

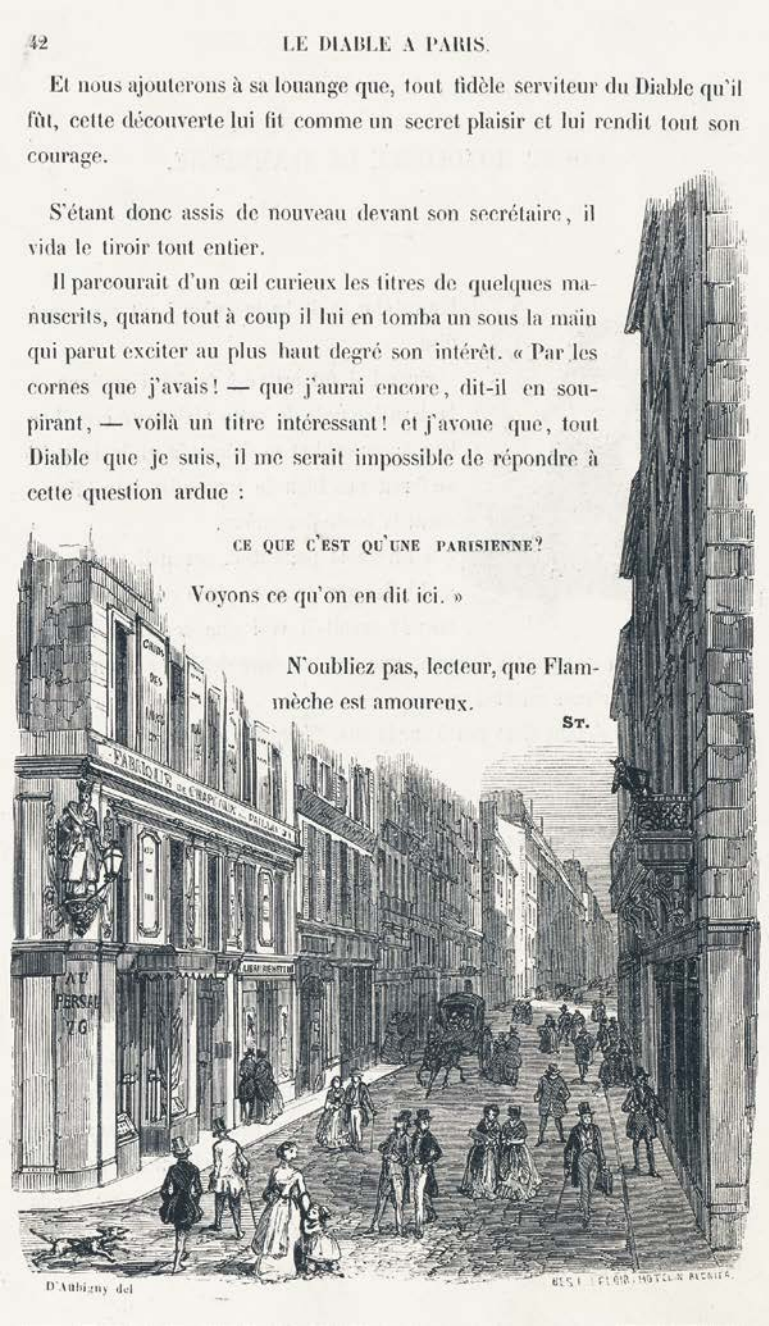
Es sollte noch geraume Zeit dauern, bis die Straßen nicht als Kontext eines wichtigen Baus, sondern aus sich heraus wahrgenommen wurden. Dazu trugen in beiden Hauptstädten sicher die Kontraste bei, die zwischen den seit jeher existierenden Straßen einerseits, den neuen Durchfahrtsstraßen andererseits sichtbar wurden. Interessanter für die Fremden als der Faubourg Saint-Germain mit seinen ruhigen Straßen und den öden Mauern, die die Paläste zur Straße abschlossen, waren die Straßen der Rive droite im Zentrum. Aber auch diese Straßen wurden nur selten abgebildet. Ein Exempel ist eine Ansicht der Rue de Richelieu, auf der Höhe der Rue de Bourse, die 1845 im *Diable à Paris* erscheint (Abb. 19).[116]

Der Holzstich nach einer Zeichnung von Charles-François Daubigny illustriert die Reflexion von Flammèche, dem Abgesandten des Satans, als Redakteur einer Sammlung von Texten zum Zustand der Stadt Paris. Der Text gibt keinen Hinweis auf den Ort, aber aus dem Bild heraus lässt er sich identifizieren. Rechts ragt die Hauskante hoch auf, fast bis an die obere Kante des Textblocks; der Teufel steht auf dem Balkon. Daubigny betont die Enge der Straße, die sich mit leichter Krümmung schier endlos in die Tiefe der Seite – nach Süden – entwickelt. Das Eckhaus gegenüber ist mit einer »Enseigne«, der fast etagenhohen Figur des »Persan« geschmückt, sie markiert den Laden, in dem Kaschmirschals und Spitzen angeboten werden.[117] In den Etagen darüber werden Hüte hergestellt, die Wandflächen des Hauses sind mit Tafeln für Aufschriften übersät. Im selben Haus befindet sich die Buchhandlung des Verlags Hetzel, in der *Le Diable* verlegt wird, eine nicht unübliche Selbstreferenz. Die Straße zeigt wenig Verkehr, was der Realität dieser wichtigen Verkehrsverbindung auf der Rive droite nicht entspricht. Es sind fast nur Personen zu Fuß zu sehen, Paare, einzelne Herren und Frauen mit Kindern, die die ganze Straße, nicht nur deren schmale Trottoirs benutzen können. Die Straße war – sofern sie nicht zum Aufenthalt und Geschäftemachen missbraucht wurde – allen zugänglich. 1837 hatte daher die Préfecture de Police die Pariser Bevölkerung um Hilfe gebeten, ein ungewöhnlicher Appell seitens der Behörde:

116 Stahl 1845, Bd. 1, S. 42. Das Buch enthält zwei Straßenansichten, neben der Rue de Richelieu eine Ansicht des Boulevard des Italiens (S. 22). Im Kontrast zu dem *Coup d'œil sur Paris* von Georges Sand (ebenda, S. 33–40) zeichnen die beiden Straßenansichten von Daubigny ein konfliktfreies, von Wohlstand geprägtes Bild der Stadt.

117 Die Figur ist erhalten: Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. EN51.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



42 LE DIABLE A PARIS.

Et nous ajouterons à sa louange que, tout fidèle serviteur du Diable qu'il fût, cette découverte lui fit comme un secret plaisir et lui rendit tout son courage.

S'étant donc assis de nouveau devant son secrétaire, il vida le tiroir tout entier.

Il parcourait d'un œil curieux les titres de quelques manuscrits, quand tout à coup il lui en tomba un sous la main qui parut exciter au plus haut degré son intérêt. « Par les cornes que j'avais! — que j'aurai encore, dit-il en soupirant, — voilà un titre intéressant! et j'avoue que, tout Diable que je suis, il me serait impossible de répondre à cette question ardue :

CE QUE C'EST QU'UNE PARISIENNE?

Voyons ce qu'on en dit ici. »

N'oubliez pas, lecteur, que Flammèche est amoureux.

ST.

D'Aubigny del

19 Charles-François Daubigny (Zeichner): Die Rue de Richelieu, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> L'administration croit utile de rappeler aux habitans de Paris, que la chaussée des rues doit être exclusivement réservée aux voitures, et qu'il serait à désirer que les Piétons s'abstinssent de circuler au milieu des rues et adoptassent, par préférence, les trottoirs ou le côté des maisons, en ayant soin de prendre toujours la droite sur chaque trottoir. Si cet usage, qui existe depuis longtems à Londres, entrait dans les habitudes de la population, il est hors de doute que la circulation dans les rues deviendrait plus facile, et que, par suite, le nombre des accidens diminuerait progressivement.[118]

Daubigny protokolliert die unterschiedliche Breite der Häuser sowie die diversen horizontalen Markierungen, und er macht klar, dass Helligkeit in der Straße nur durch die Querstraßen einfällt: Vorne durch die Rue de la Bourse, weiter in der Tiefe durch die Rue Louvois.

Die Kontraste in den Architekturen der Straßen und in der Nutzung verschärften sich mit Beginn der Stadterneuerung im Second Empire. Während den neuen Straßen, sofern sie nicht »Vielfalt« zum ästhetischen Programm hatten, häufig Monotonie zum Vorwurf gemacht wurde, war dem Erscheinungsbild der alten Straßen selten etwas Positives abzugewinnen. Veduten solcher Pariser Straßen, ohne den Fokus auf ein Baumonument, sind in dieser Zeit selten.[119] Die Dokumentationen in Zeichnungen und Fotografien, die aus Anlass der Abrissmaßnahmen ab 1851 von der Pariser Administration bestellt wurden, halten diese Erscheinung der Straßen fest, freilich ohne jeden ästhetischen Anspruch.[120]

2.4.3 London: Bewährte und neue grafische Techniken

Zur Wahrnehmung der ästhetischen Eigenschaften dieser Straßen mit ihrem nach und nach entstandenen Baubestand auf unterschiedlich breiten Parzellen trug für den englischen Besucher der Stadt sicher die Differenz zu der gewohnten Erscheinung Londons bei. Allerdings hatte es sich in London längst etabliert, die Vielfalt des alten Baubestandes an den Straßen und deren Nutzung für ästhetisch attraktiv zu halten: Dafür gab es einmal mehr das Schlagwort »picturesque«. Aber die Monumentalbauten mussten nicht mehr den Anlass für Erstellung einer Vedute abgeben. Vielmehr wurde in den Bildserien nun die Abwechslung zwischen Stadt und Land einerseits, zwischen Baumonument und Straße andererseits gesucht. Im Folgenden werden drei Serien behandelt, die diese Spielarten der Auswahl von Motiven ver-

118 Charpy 2011, hier zitiert nach Abb. 4.

119 Eine Ausnahme stellt der Blick entlang der Rue Royale von William Fox Talbot dar. Das Negativ und einige Abzüge sind nachgewiesen in The Talbot catalogue raisonné, https://talbot.bodleian.ox.ac.uk/search/catalog/artifact-1361 [28.04.2024].

120 Vgl. dazu Kap. 3.3.3.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

treten und unterschiedliche grafische Techniken wählten. Während George Cooke als Stecher und Verleger in Personalunion auf Kupferstich und Radierung bestand und dazu Zeichnungen renommierter Künstler heranzog, entschieden sich Thomas Holmes Shepherd und Jones and Company als Künstler und Verleger für den Stahlstich. Ein Jahrzehnt später brachte Thomas Shotter Boys einen Band mit Lithografien auf den Markt, die in Sepia oder koloriert angeboten wurden. Damit waren nicht nur wiederum ästhetische Entscheidungen verbunden, sondern auch Ansprüche an die Wahrnehmung.

Die Serie von George Cooke, die unter dem Titel *London and its vicinity* von 1827 bis 1834 erschien, adressierte in ihrem Format und ihrem Preis das Publikum, das seit dem 18. Jahrhundert Veduten erwarb und zur Dekoration der Wohnung gebrauchte oder das Lieferungswerk abonnierte und dieses als Ganzes konsumierte. Cooke nutzte also das bewährte Verfahren, das Gesamtwerk in Lieferungen zu je vier Blättern zu edieren. Die Radierungen wurden auf Chinapapier gedruckt, und die preisliche Differenzierung erfolgte über kleinere oder größere Papierbögen. Bis zur sechsten Lieferung schritt das Werk zügig voran; danach erlahmte der Vorgang. Insgesamt erreichte das Werk bis zum Schluss 48 Radierungen im Quer- oder Hochformat, und es wurde mit acht Seiten Erläuterungen zu den Tafeln durch den Verlag Longman bzw. die Witwe Cooke vertrieben.[121] Cookes Bilderserie kann man als Endpunkt einer Tradition begreifen, wären da nicht die Anstrengungen um den Erhalt und die Weiterentwicklung der Radierung als dezidiert künstlerischer Technik, um deren Anerkennung sich die Society of Engravers bemühte. Cooke war Mitglied dieser Gesellschaft, die vergeblich um die vollwertige Anerkennung der Stecher als Mitglied der Royal Academy stritt.

Die Veduten von Thomas Hosmer Shepherd wurden dagegen 1829 in der neueren Technik des Stahlstichs veröffentlicht. Sie erschienen als Teil eines Buchs zu *London and its environs in the nineteenth century* mit ausführlichem Text von James Elmes.[122]

121 Der vollständige Titel lautet: Views in London and its vicinity/complete in forty-eight plates, engraved on copper by George Cooke; from drawings by Calcott, R. A., Stanfield, A.R.A., Prout, Roberts, Stark, Harding, Cotman, Havell, &c. &c.; after original sketches made on the spot by Edward W. Cooke/London and its vicinity: to the extent of about twenty miles, London/Surrey [1826]–1834. Vgl. Adams 1983, Nr. 149, S. 361–363. Das Fortschreiten der ersten Lieferungen und deren Zusammensetzung lässt sich im New monthly magazine 21, 1827, nachvollziehen. Der Preis der Lieferung betrug 4 Shilling (in 8°) bzw. 6 Shilling 6 Pences (in 4°). Der Preis stieg bis 1833 an (5 s. in 8°, 7 s. 6d. in 4°; vgl. Adams 1983, S. 361). Zur Vita Cookes vgl. Munday, John: Cooke family (per. c. 1800–1865), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004/2008, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/65034.

122 Shepherd 1829. Der Verfasser des Texts wird nicht genannt. Vgl. Adams 1983, Nr. 161, S. 390–396. Zeichnungen Shepherds für die Ausgabe befinden sich in London, Museum of London. Der Verlag hatte zu diesem Zeitpunkt die berühmte Buchhandlung im Temple of the Muses am Finsbury Square übernommen; eine undatierte Vedute von William Wallis nach Zeichnung von Shepherd

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Es handelte sich um die Ergänzung zu dem zuvor begonnenen Buch zu den *Metropolitan Improvements* aus demselben Verlag. Die Bilder sind im Quer- oder Hochformat gehalten und bis zu vier Stahlstiche wurden auf einem Blatt gedruckt. Eine separate Edition der Stiche wäre möglich gewesen, scheint aber nicht erfolgt zu sein. Insgesamt erwarb man also für weniger Geld deutlich mehr an Bildern. Das Buch nimmt teil an dem Trend zu preisgünstigen Bildern, der in den folgenden Jahren durch die Wochen- und später auch Tagespresse mit Holzstichillustrationen weiter verstärkt werden sollte.[123]

Thomas Shotter Boys trug rund zehn Jahre später sehr wesentlich zur Etablierung der Lithografie in England als Technik bei, die mit ihren Möglichkeiten zur Tönung von Flächen die Aquatinta ablöste. Der Folioband *Original views of London as it is* von 1842 enthält 26 Lithografien in Hoch- und Querformat, die bei Charles Hullmandel, dem führenden Londoner Lithografen gedruckt wurden. Die zweisprachigen, englisch und französisch gehaltenen Erläuterungen zu den Tafeln stammen von Charles Ollier.[124] Die jüngste Untersuchung zu den Londoner Vedutenserien stammt von Alisa O'Byrne, und ihr Verdienst besteht darin, anhand der Arbeiten von Shepherd und Boys auf das wachsende Interesse am Straßenbild und den Nutzerinnen und Nutzern der Straßen hingewiesen zu haben.[125] Sie hat jedoch die Radierungen von Cooke übersehen und damit auch die Chance versäumt, die Rolle der unterschiedlichen grafischen Techniken für das Erscheinungsbild der Veduten zu untersuchen. Dies wird hier zunächst im Vergleich der Werke von Cooke und Shepherd nachgeholt.

Die Künstler hielten sich bei der Wahl der Motive weitgehend an den etablierten Kanon, erweiterten ihn aber in unterschiedlicher Weise. Während Shepherd enzyklopädisch alle Kirchen der Stadt sowie am Schluss auch die neuen Bauten der Clubs in informativen Ansichten präsentiert, verhält sich Cooke wählerisch: Nicht nur die Ansichten der Landkirchen geben in den ersten Lieferungen den Ton vor, auch die Ansichten der Themse mit den Aktivitäten der Matrosen und Schauerleute waren so noch nicht gesehen worden. Es geht um Aktualität, denn die Zeichnungen, die Cooke sticht und radiert, werden teils auf den Monat, teils auf den Tag genau datiert. Es gilt nicht nur das Motiv monatsgenau zu dokumentieren, sondern auch die Fähigkeiten der Radierung, das gezeichnete Blatt exakt wiederzugeben. Dies treibt Cooke in der Ansicht von *St. Dunstan's, Fleet-Street* auf die Spitze (Abb. 20).

---

zeigt das Gebäude mit dem Verlagsnamen und der Werbung für die *Metropolitan Improvements* (London, British Museum, Inv. Nr. Heal,17.79).

123 Mit der Entwicklung der Preise befasst sich Sangster 2017. Zu den Folgen der Einführung des Stahlstichs für den Londoner Grafikmarkt hier nur Griffiths 2016, S. 489–491.

124 Boys 1842. Vgl. Adams 1983, Nr. 196, S. 468–471; insbesondere zur Technik Roundell 1974, S. 40f.

125 O'Byrne 2018. Byrne folgt hier Potts 1988, der Cooke ebenfalls nicht behandelt.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



20 George Cooke (Stecher): St. Dunstan's Church, Fleet-Street, Radierung, Yale Center for British Art.

David Roberts hat die Ansicht im Juli 1832 in einer Skizze festgehalten und die Vorlage für die Radierung im Oktober desselben Jahres angefertigt. Cooke datiert seine Grafik auf den Dezember 1832. Die Daten sind für das Motiv von Belang: Denn es ist u. a. zu sehen, wie zur Begradigung der Fleet Street die alte Kirche abgerissen wird, während schon der Neubau mit dem Turm steht. Als das Blatt erschien, dürften die Reste nicht mehr zu sehen gewesen sein. Cooke präsentiert die Straßen Londons in permanentem baulichem Wandel, das Wetter wechselt und die Figuren sind in Bewegung. Die Veränderung der Stadt, die Shepherd und Elmes in vielen in sich statischen Bildern zeigen und immer positiv als »improvements« bewerten, macht Cooke durch die Auswahl der Künstler und der Motive zu einem wesentlichen Thema seiner Veduten.[126] Dazu passen die bewegte Linie und das Hell-Dunkel der Radierungen, im Kontrast zu der gleichmäßigen Linienführung und Tonalität der Stahlstiche.

126 Für die Ansicht der Swallow Street mit den Abrissarbeiten von 1821 (Zeichnung von Callcott) und 1827 (Radierung von Cooke) und der Ansicht des Post Office und den Resten der Gebäude an St. Martins Le Grand von 1833 nach undatierter Zeichnung von Clarkson Standfield vgl. hier Kap. 3.2.4, mit Abb. 53.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



21 Thomas Hosmer Shepherd: Exeter Change, Strand, Stahlstich, London, British Museum.

Mit dem Blick auf den Exeter Change im westlichen Teil des Strand nehmen beide Künstler eine weitere Engstelle der langen Verbindung von der City nach Westminster in ihre Serien auf. Der Vergleich der Blätter lässt die verschiedene Auffassung der Szenerie erkennen. Das Gebäude selbst kann nicht als bedeutsam gelten, und tatsächlich wurde es als Hindernis für den Verkehrsfluss 1829 abgerissen. Beide zeigen den Blick nach Westen, so dass die Stirnseite des Baus mit den angrenzenden Häusern zu sehen ist. Beide folgen dem Standard der weitwinkligen Aufnahme, die eine Straßenseite in den Blick nimmt und den Tiefenzug andeutet. Der tief gelegte Fluchtpunkt verhilft dazu zu suggerieren, dass sich die Betrachterin, der Betrachter, des Blatts den Figuren auf der Straße anschließen könnte.

Shepherd wählt einen Standort am Abzweig der Wellington Street recht dicht am Gebäude; es ist in der Mitte zu sehen, und trotz der Anbauten herrscht eine ablesbare architektonische Struktur über die Schilder, die die Menagerie von Cross anpreisen (Abb. 21). Es geht ruhig zu auf der Straße, deren weiteren Verlauf wir nicht sehen: Nur zwei Wagen, sonst Frauen und Männer zu Fuß, die sich auf dem Bürgersteig an der Wellington Street in Konversation befinden, bevölkern diesen Abschnitt des Strand.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Ein größerer Abstand zum Gebäude und eine größere Nähe zum Publikum der Straße sowie der Fernblick charakterisieren Cookes Radierung, die er nach eigener Zeichnung anfertigte (Abb. 22). Der Ausschnitt ermöglicht es, den städtischen Kontext des Exeter Change darzustellen: Rechts am Rand das Lyceum, das Opernhaus, dann Geschäftshäuser mit zahlreichen werbenden Aufschriften, Schaufenstern und Waren vor den Türen, die einladend offenstehen. Bewegung und Stillstand auf der Straße halten sich die Waage: Bürgerliche Paare als Passanten, Lastenträger und fliegende Händlerinnen und Händler sind auf dem Streifen aus großen Steinplatten unterwegs, der die Wellington Street kreuzt, alle sind beschäftigt. Omnibusse oder Wagen entfernen sich in Richtung Westminster, der Verkehr in der endlos scheinenden Straße wird hier dichter. Die Fußgänger werden von den Schaufenstern angezogen, sie bleiben dort stehen. Es ist viel zu sehen und zu lesen; und die Radierung, die die Gegenstände eher verunklärt als präzise umschreibt, verstärkt die Wirkung der Überfülle der Eindrücke, denen sich die Personen auf der Straße ausgesetzt sahen. Allein, sie können damit umgehen; ein jeder, eine jede, findet sich zurecht, hat zu tun; niemand lungert herum; auch der wartende Kutscher, der das Pferd am Zügel hält, hat eine Aufgabe.

Im *New Monthly Magazine* erschienen 1827 mehrere Besprechungen von Cookes Veduten. Der Fokus liegt eher auf den Motiven der Zeichnungen als auf den druckgrafischen Leistungen.[127] Wiedererkennbarkeit der Orte, vor allem aber das Gewicht auf den Figuren machen demnach die besondere Qualität der Ansichten aus:

> In looking at some of the views, we are struck, not only with the general air of resemblance which they bear to the places, which are recognized in an instant; but to the strong character shown in the accessories, than which nothing can be more purely English; we allude to the busy doings of the streets, to the peculiar business carried on at the wharfs and other places on the banks of the Thames, and to the national air of the figures, including ladies and gentlemen, coal-heavers, dogs, hackney-coachmen, and hackney-coach horses, errand-boys, fish-women, brewers' drays, watermen, etc. This is extending the value of the work from a mere pictorial to a moral purpose, and will render it of permanent utility as a graphic record of London costume and manners in the early part of the nineteenth century.[128]

127 Die Artikel sind nicht signiert. »Chefredakteur« war zu dieser Zeit Cyrus Redding, der sich in den 1810er Jahren lange in Frankreich aufgehalten hatte. Politisch war er ein Anhänger von Fox und den Whigs. Vgl. Seecombe, Thomas/Boston, Ray: Redding, Cyrus (1785–1870), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004/2008, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/23243.

128 New monthly magazine 21, Mai 1827, S. 198f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



22 George Cooke (Stecher): Exeter Change, Yale Center for British Art.

Samuel Smiles hat als erster auf die umfassende Darstellung von städtischen Arbeitssituationen und Arbeitern in Cookes Werk und dem gleichzeitig edierten Buch über den Bau der London Bridge von Cooke Vater und Sohn hingewiesen und die damit verbundene Pionierleistung der Zeichner gewürdigt.[129] Der Autor der Besprechungen von 1827 behauptet einen Verismus bei den Figuren, der ihn den Dunst von Alkohol, Tabak und Teer riechen und den Slang hören lasse, wenn er die Hafenarbeiter in den Grafiken betrachte.[130] Der Text, nicht die Bilder, treibt die Figuren in die Richtung der Karikatur, auch wenn der Autor die städtischen Unterschichten als wahre »Britons« anerkennt und so den Bildern einen ethischen, erzieherischen Gehalt verleiht. Das meint die Förderung von Stolz auf London und Nationalstolz:

129 Smiles 2000, S. 139–142.

130 New monthly magazine 21, Mai 1827, S. 199: »The men employed in loading the waggons, are evidently thorough-bred coal-heaving Britons; that is to say, they appear sturdy, lazy, dirty, half-drunk, and as if they could be intolerably abusive. One's senses are, in a manner, cheated in looking at this engraving, which seems redolent of the fumes of gin, beer, tobacco, and tar; and, after a time, the peculiar graces of Bankside-phraseology begin to vibrate in one's ear.«

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> The inhabitants of London are too much in the habit of disregarding the fine buildings and streets by which they are surrounded, and do not sufficiently acquaint themselves with the beauty of the green and fertile country in the vicinity; so that a work like this of Mr. Cooke's is not only valuable as a fine production of art, and a pleasant memorial of many interesting scenes, but confers a great benefit on some of the dwellers in the metropolis, by informing them of what they might perhaps not otherwise known — namely, of the many grand objects, curious antiquities, and delightful spots within their reach.[131]

Vermutlich ist es nicht der Mangel an Werbung, die Cooke offenbar nicht professionell betrieb,[132] sondern die Aufspaltung der Forschung zu topografischen Darstellungen einerseits, Darstellungen des Alltags andererseits, die *London and its vicinity* gegenüber Shepherds *London and its environs in the nineteenth century* vergessen ließ. Die aus technischen Gründen eher kleinformatige Radierung konnte sich gegenüber dem illustrierten Buch nicht behaupten. In Arbeitsteilung zwischen Text und Bild vermittelten die Bücher eher Kenntnisse über die Monumente und Straßen als Atmosphäre der Stadt. Zudem sollte sich künstlerischer Anspruch im Bereich der vervielfältigten Veduten in England im Medium der großformatigen Lithografie artikulieren, die die Aquatinta als grafisches Verfahren zur Wiedergabe von Aquarellen ablöste.

Die Stahlstiche nach Shepherds Zeichnungen wurden jeweils zu vier (Hochformate) oder zu zwei (Querformate) Motiven auf einem Blatt gedruckt und in das Buch eingebunden. Angestrebt wurde eine möglichst große Nähe zu den jeweiligen Erläuterungen. Wegen der großen Zahl gelang das nicht immer, und so mussten etliche Veduten in den Vorspann, eine eher konventionell gehaltene Geschichte Londons, eingestreut werden. Die Veduten von St. Paul's und Westminster Abbey auf dem Frontispiz und die große Vignette auf dem Titelblatt mit der Ansicht von Temple Bar geben die Themen des Bandes an: Es geht um die Monumente, die Stadt und die Straßen als Situation dieser Bauten.

Alex Potts, bestätigt durch Alisa O'Byrne, hat diese Verschiebung des Gesamtbildes der Stadt als Ansammlung markanter Bauten von den Veduten des 18. Jahrhunderts hin zu einem Straßennetz, in dem die Bauten ihre Funktion als Orientierungspunkte verlieren, bereits 1988 gesehen:

> While fixed within the limits of a rather simplistic ideology of improvement, however, Shepherd's collections of views do far more than merely record impressive new buildings. There is a very noticeable focus on the streets of London, even in many of the plates that single out individual pieces of architecture for particular attention. The cumulative

131 New monthly magazine 21, Oktober 1827, S. 417.
132 New monthly magazine 21, April 1827, S. 147.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> effect of the endless succession of street vistas creates a significantly different overall impression of the city from earlier topographical surveys. There is a noticeable absence of clearly demarcated key prospects, that either give an overview of some of the city's principal features, or display some particularly significant public space or grand building. Traditional points of orientation in the cityscape are effectively submerged in the huge urban sprawl. The uniformity of effect in the spectacle Shepherd provides of an almost bewildering succession of building after building, street after street, is enhanced by the greyish relatively uniform density of detailing specific to the new technique of steel engraving. It is particularly striking in the slightly later series, *London and its Environs in the Nineteenth Century*, where you are almost put in mind of Dickens' retrospective picture of the London of this period conjured up in Little Dorrit: ›Nothing to see but streets, streets, streets‹.[133]

Mir scheint, dass diese Eigenschaften der Bilder nicht nur eine längere Geschichte, beginnend mit den Jahren um 1800 haben, sondern auch eine klare Unterscheidung zwischen den Veduten und dem Text zu treffen ist. Der Text liefert historische Informationen zu den Gebäuden, die auf den Bildern zu sehen sind, nicht zu der Geschichte der Straßen in ihrer Positionierung im Straßennetz oder in der Geschichte Londons. Insofern bleibt er konventionell, den Traditionen der Stadtbeschreibungen verhaftet. Aber er weist auch auf die modernen Aspekte der Bilder hin, die Straße als sozialen Raum erfassen. Dazu sei ein längerer Textausschnitt zitiert und analysiert (Abb. 23):

> Cheapside, Poultry, and Bucklersbury
> The imposing and interesting view which this spot presents to the eye of the perambulator, at once characteristic of Metropolitan activity, commerce, and opulence, renders it truly worthy of the pencil of the artist, whose correct and happy delineation is instantly recognized by all acquainted with the original.
>
> The fine mansion to the right of the foreground is occupied by, and the property of, one who may be truly considered as a personification of the above mentioned characteristics of the place, and whose talents and indefatigable exertions have been crowned with merited success. It was originally built by Sir Christopher Wren, as a residence for the then lord mayor, and since it was purchased by its present occupant, Mr. Tegg, has been restored at a very great expense to its pristine architectural beauty. It must be now pretty well known as a mart for literature throughout the reading world, since the most extensive trade of the Metropolis, in that branch of commerce, is there conducted on such liberal principles as to ensure priority and success. […]

133 Potts 1988, S. 87. Das Zitat aus Dickens in: Dickens 1857, S. 21. Die Episode spielt in der Sonntagsruhe, in der es auch auf den Straßen keine Ablenkung gibt. O'Byrne 2018, S. 187.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



23 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): Cheapside, Poultry, & Bucklersbury, Stahlstich, London, British Museum.

> The vista from this point, where Cheapside, an epitome of the wealth and splendour of the metropolis, terminates, is perhaps inequalled; and the gay and ever moving throng of pedestrians and carriages give indescribable life and animation to the scene. [...] Directly front, and in continuation of this great leading thoroughfare, is the Poultry, from the end of which Lombard Street diverges by a trifling inclination to the right, and Cornhill to the left.[134]

Der Autor beschreibt die Vedute und liefert Informationen, auch zu Geschäftsleuten, wie in diesem Fall dem Verleger und Buchhändler Thomas Tegg. Er verbeugt sich damit vor dem innerhalb des Buchgewerbes erfolgreichen Unternehmer.[135] Das ist neu. Tegg wird vorgestellt als ein Exempel für das erfolgreiche Unternehmertum, das zu »wealth and splendour« der Metropole beitrage und der sich in dem regen Verkehr

134 Shepherd 1829, S. 71.

135 Zur Vita: Barnes, James J./Patience P. Barnes: Tegg, Thomas (1776–1846), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/27102. Die restaurierte Fassade wurde wohl vom Architekten George Smith in einer Radierung publiziert (Amsterdam, Rijksmuseum, Inv. Nr. RP-P-2015-26-965). Das Verlagsprogramm unterschied sich von dem von Jones & Co. Es handelt sich also nicht um einen Konkurrenten.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

auf der Straße zeige. Zwar darf man der Behauptung Glauben schenken, dass die »delineation« Shepherds den Ort getreu widergebe. Indem der Autor sich aber bei der Abfassung des Texts an die Vedute hält, entgeht ihm, dass die Situation der Beleuchtung so eben gerade nicht wahrhaftig ist: Es ist ein klarer Hell-Dunkel-Kontrast gewählt, und die Sonne scheint von Norden auf die Südseite von Cheapside, eine astronomische Unmöglichkeit, die vielleicht der Umsetzung von Shepherds Zeichnung durch den Stecher William Wallis geschuldet ist.[136] Die Bürgersteige sind voller Passanten, jeweils so dargestellt, dass ihre Kleidung und ihr Verhalten gut erkennbar sind. Das Straßenpublikum geht auf beiden Seiten in beiden Richtungen und bleibt am Schaufenster stehen. Eine Festlegung, in welche Straßenseite von den Wagen zu nutzen sei, scheint es nicht zu geben: Der Verkehr ist mäßig, insgesamt sind drei Kutschen und ein Gespann mit schwerer Last zu sehen. Nähe zu den Figuren erzeugen Shepherd und der Stecher, indem sie diese auf der linken Seite mit dem Rahmen überschneiden oder auf dem Rahmen als Grundlinie des Motivs ansetzen lassen.

Alle diese künstlerischen Mittel waren bereits in den Veduten angelegt, mit denen Richard Phillips 1805 seinen Führer zu London hatte dekorieren lassen (Abb. 24).[137] Als ein in der Politik und in der Wohlfahrt aktiver Verleger ließ Phillips zahlreiche Institutionen des öffentlichen Lebens und entsprechende Ereignisse abbilden, fast durchgehend mit großen Mengen an Personen.[138] Damit kam der Zeichner, Edward Pugh, nicht ganz zurecht, allerdings fehlten um 1800 auch Muster für derartige Massenszenen.[139] Pughs Blick vom Mansion House über die Kreuzung an der Bank of England ist mit äußerstem Weitwinkel aufgenommen, was die Zeichner der nächsten Generation auf einen plausibleren Ausschnitt reduzierten. Aber Pugh hat so genug Platz, um eine enorme Menge an Figuren auszubreiten und etwas unbeholfen an der Grundlinie des Blatts aufzustellen: Quantitativ überwiegen die gehobenen Stände, die Damen fast alle am Arm von Herren. Der Text listet alle sichtbaren Bauten auf und schildert dabei den ungeheuren Reichtum eines früheren Bewohners, der sein gesamtes Vermögen der Armenpflege vermacht habe. Hier meint man die Stimme des Herausgebers zu hören.

> THE foreground in this Plate is Mansionhouse-street, a spacious area in front of the Mansion-house. The coup-d'œil eastward is as rich and various as any in London. [...] The

136 Manche Vorzeichnungen Shepherds sind reine Strichzeichnungen, die sicher mit Hilfe eines optischen Instruments erstellt wurden.

137 Modern London 1805. Die Tafeln sind einzeln datiert und entstanden überwiegend 1804. Der Verfasser des Texts ist nicht angegeben.

138 Zur Vita Clemit, Pamela/McAuley, Jenny: Phillips, Sir Richard (1767–1840), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004/2020, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/22167.

139 Lord, Peter: Pugh, Edward (bap. 1763, d. 1813), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/62915.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



24 Edward Pugh (Zeichner): The Bank. Bank Buildings, Royal Exchange & Cornhill, Radierung, London, British Museum.

> active part of this scene is uncommonly curious. A prodigious crowd is seen passing in Cornhill; and another in front of the Bank. Beyond the carriage from which a lady is stepping, and over its roof, is seen a stage-coach, with passengers on its top. In the foreground, on the left, is a brewer's dray, with porter-butts; and under the north-west corner of the Royal Exchange is one of the Islington.[140]

Schon im 18. Jahrhundert waren die Londoner Straßen mit reichem Publikumsverkehr ins Bild gesetzt worden. Wenigstens seit der Wende zum neuen Jahrhundert lag das Augenmerk der Künstler, Textverfasser und Herausgeber nun darauf, die Straßen Londons als belebt, den Verkehr als dicht, aber störungsfrei zu zeigen. Die Kundschaft der Ladengeschäfte sowie deren Kutschen wurden zusammen mit den Personen präsentiert, die die Versorgung der Stadt mit Waren übernahmen, zu Fuß oder mit entsprechend ausgerüsteten Karren oder Gespannen. Straßen sind zu einem

140 Modern London 1804, S. 304.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

gegenüber den Monumenten quantitativ nicht ganz gleichgewichtigen Bildmotiv in den Londoner Vedutenserien geworden, aber das Bild der Stadt kam ohne sie nicht mehr aus. Ebenso wie die Bauten künden sie von dem Reichtum der Stadt, und dazu war es nötig, die Straßen Londons als einen Ort sozialer Harmonie zu zeigen. Die Bücher aus den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts wiesen jedoch gegenüber den Stichserien des 18. Jahrhunderts eine Neuerung auf: Sie kombinierten Bild und Text, und nach und nach wurde durch das Layout des Buchs eine möglichst gute Passung zwischen Bildern und Texten angestrebt. Dabei waren Kompromisse unausweichlich, die sich aus der Balance zwischen einer möglichst guten Qualität der Bilder durch entsprechende grafische Techniken und Druckverfahren des Tiefdrucks einerseits, und dem Letterndruck als Hochdruckverfahren andererseits ergaben. Die größtmögliche Nähe wurde in *London and its environs* mit den Stahlstichen nach Zeichnungen Shepherds erreicht, obwohl auch hier Spezialpapier für die Stiche verwendet werden musste. Bereits 1805 war in Phillips Buch klar, dass die Texte die Bilder beschreiben und Informationen zu den dargestellten Motiven liefern. Nun gelang es, die meisten Bildseiten in das Buch so einzubinden, dass Bild und Text einigermaßen parallel rezipiert und miteinander abgeglichen werden konnten. Die beeindruckende Menge an Bildern lässt vermuten, dass in *London and its environs* ein Gleichgewicht zwischen Bildern und Texten in der Rezeption der Londoner Errungenschaften erreicht wurde, auch wenn der Text die Rezeption der Bilder lenkt. Konzeptionell bereiten diese Publikationen das enge Verhältnis von Bild und Text, vielleicht auch das Übergewicht der Bilder vor, das sich mit den Holzstichen, die als Hochdruck in den Textseiten eingesetzt werden konnten, in der illustrierten Presse seit der Mitte der 1840er Jahre in London und in Paris ergab.[141]

Thomas Shotter Boys gab 1842 im Verlag seines Cousins Thomas Boys 26 Lithografien unter dem Titel *Original Views of London as it is* auf den Markt. Das Buch war teuer. Der Druck erfolgte von zwei Steinen, der eine mit der Strichzeichnung des Motivs, der andere als Plattenton in Sepia. Gebunden kostete das Werk £4. 4s., handkoloriert waren »a few copies […] mounted in a Portfolio« zum Preis von £10. 16s. erhältlich.[142] Auch Paris hatte Boys schon »as it is« zeigen wollen, also genau, in einem topografisch exakten Sinn, was Ort und Zeit meint. »The two worlds of which London is composed are here most ably illustrated in their leading features«, stellt der Rezensent der *Art Union* fest.[143] Gemeint sind nicht die Kommunen von Westminster und City, zumal Southwark überhaupt nicht gezeigt wird, sondern das mo-

141 Hultzsch 2017, S. 1–17, DOI: http://dx.doi.org/10.5334/ah.268, hier S. 4–6/17. Hultzsch übersieht die Vorläufer in der topografischen Literatur. Für ein weiteres Beispiel aus den *Metropolitan Improvements* von Elmes vgl. hier Kap. 4.4.2 mit Abb. 108.

142 Adams 1983, Nr. 196, S. 468–471, S. 468.

143 Art Union 4, 1842, S. 33f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

derne London, wie es sich im Westen darstellt, und das alte London, an der Themse und den langen Durchfahrtstraßen zwischen Westminster und der City. Boys ermöglicht durch die Anordnung der Blätter eine visuelle Fahrt von Westen in die City. Von Piccadilly über die Regent Street, sowie dann von Charing Cross entlang des Strand bis zu Temple Bar, der auch von der Fleet Street aus gezeigt wird. Mit Ludgate und Cheapside sind weitere historische Geschäftsstraßen vertreten. Hinzu kommen mehrere Ansichten der Themse, der großen Parks und der angrenzenden Neubauten in der Nähe der Residenz. Buckingham Palace ist freilich nicht abgebildet.

Mit der Ansicht von *Temple Bar, The Strand* bietet Boys eines der wenigen, wenn nicht gar das einzige Bild dieser Jahre zum Thema Verkehrsstau, das nicht als Karikatur auftritt (Abb. 25). Die notorische Engstelle, die das historische Tor zwischen der City und Westminster bildete, wird auf einem hochformatigen Blatt gezeigt. So kann die geringe Breite der Straße zwischen den Geschäftshäusern angedeutet werden. Größtmögliche Ausnutzung des verfügbaren Platzes ist auch den Architekturen anzusehen, die auf der rechten Seite mit Erkern in den Straßenraum hineinragen. Die vielen Personen, die das Tor zu Fuß passieren, bleiben alle auf dem Trottoir, am Straßenrand hat ein Brotlieferant mit seinem Handkarren und den großen Körben halt gemacht. Er kommt nicht weiter, und auch der Händler mit den Fleischstücken in den Körben am Arm und auf der Schulter sowie sein Hund werden gleich von dem Gedrängel auf dem Bürgersteig am Fortkommen gehindert werden. Das eigentliche Verkehrsdrama aber spielt sich auf der Fahrbahn ab. Ein Wagen mit schier endlosen Balken – extrem gelängt durch die Benutzung des Graphic Telescope für die Konstruktion der Vedute[144] – will sich in die Durchfahrt am Tor einfädeln. Ihm kommt jedoch ein schwerer Wagen, von einem Kutscher zu Fuß geführt, entgegen, dessen Räder durch das Gewicht der Ladung schräg gestellt sind. Ein Omnibus folgt dort schon, eine Mietkutsche mit Registriernummer macht indessen den Balken auf dem Strand Konkurrenz; eine weitere Kutsche wartet am Straßenrand. Es ist ein heller Tag um die Mittagszeit. Die Sonne steht steil und beleuchtet hinter dem Tor den neu errichteten Turm von St. Dunstan's in the West in der Fleet Street und die Fassaden auf der Nordseite. Dort hat sich Boys mit einem Schild über dem Laden des Tabakhändlers Skinner eingeschrieben. Es verwundert nicht, dass der Rezensent der *Times* vor diesem Blatt kaum ein Auge für die Architekturen hat:

> The view of the western and eastern approaches to Temple Bar, viz, the Strand and Fleet Street, close to that venerable edifice, are not only very perfect as mere representations of the houses and buildings in the neighbourhood, and entitled to great praise as architectural

144 Boys war Lehrling von George Cooke und mit dessen Sohn Edward befreundet. In der Familie Cooke ist die Verwendung des Graphic Telescope belegt (Roundell 1974, S. 26).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



25 Thomas Shotter Boys: Temple Bar, from the Strand, kolorierte Lithografie, Cleveland, Museum of Art.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



26 Thomas Shotter Boys: St Dunstan's &c. Fleet Street, kolorierte Lithografie, Cleveland, Museum of Art.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> drawings, but there are a spirit and a life in the scenes which tell the spectator at once what sort of places they are, what is continually being done in their locality, and what is the state of trade and traffic therein carried on, almost without intermission. In the picture, as in reality, this part of London as it seems almost impassable for foot passengers and somewhat dangerous for those in carriages, such wedging, jambing, crowding, jostling and so forth, that it is almost miraculous that each passenger threads his way through the throng, and that so few accidents occur to life and limb. […] How precious land is for building and with what difficulty the pressure of population is restrained from the occupancy of every untenanted spot in the metropolis.[145]

Der Beitrag der *Times* ist charakteristisch für Rezensionen in diesen Jahren, deren Text ohne Abbildungen erscheint: Zwar trifft die Äußerung zu dem hier vorgestellten Blatt den von Boys intendierten Akzent der Darstellung richtig. Auf dem Blatt zur Fleet Street zeigt Boys allerdings wenig Verkehr, hier gilt die Aufmerksamkeit der Baustelle am Plattenbelag des Trottoirs, den Arbeiten zum Beladen eines Wagens mit offensichtlich schweren Kisten und dem mitten auf der Fahrbahn abgestellten Lastwagen mit dem Bauholz (Abb. 26). Bemerkenswert ist das Interesse des Rezensenten an der Stadtentwicklung, der Knappheit an Bauplätzen: eine Assoziation, die durch Boys' Interesse an Baustellen hervorgerufen ist, die dieser jedoch nicht direkt ins Bild setzt.

Es ist nicht das Anliegen von Thomas Shotter Boys, Probleme auf den Londoner Straßen zu thematisieren. Anders verhält es sich mit dem von Charles Ollier verfassten Text zu den Tafeln. Für Ollier ist die Ansicht von *Mansion House, Cheapside* mit der Lebhaftigkeit der zahlreichen Personen und Wagen auf der Straße ein Beleg für das ökonomische Funktionieren der Metropole, so wie es Elmes rund 10 Jahre zuvor zu Shepherds Bildern festgestellt hatte (Abb. 27).

Aber es schleichen sich Bemerkungen ein, die dieses Funktionieren als bedroht erscheinen lassen:

> NEVER surely was conveyed so adequate an idea of the crowded state of our principal metropolitan streets as it is given in the print before us. The throng of human beings, wedged almost inextricably in one mass, and yet individually distinct, is most skilfully [!] represented […]. All the objects in our view seem instinct with animation, from the pedestrians who monopolize every inch of the *trottoirs*, to the omnibuses, stage-coaches, carts, horsemen, and groups of women rushing for their life across the carriage-road. The very distance is in a ferment with the struggle of wayfarers. One's sight is bewildered by

145 The Times 1842, hier zitiert nach Roundell 1974, S. 154 und S. 51.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



27 Thomas Shotter Boys: Mansion House, Cheapside &c., kolorierte Lithografie, Cleveland, Museum of Art.

> such a confused turmoil; and so vital is the scene, that we almost imagine we hear the noise of the wheels, and the vociferation of the multitude.[146]

Ollier bewundert Boys' künstlerische Leistung in der Darstellung des Trubels. In der Ferne, in der die Figuren nicht mehr individuell unterschieden werden können, erkennt er jedoch einen Konflikt – »struggle« – um den Platz. Frauen scheinen ihm generell gefährdet. Hier lässt er sich vielleicht durch das Motiv der beiden Damen im Vordergrund anregen, die sehr eilig quer über die Straße dem Omnibus zustreben. Eine harmlose Szene. Unmittelbare Bedrohungen durch den Verkehr thematisiert Boys nicht.

Vielmehr hat er mit den Bildern der Londoner Straßen die Vielfalt an Bauten und die dynamischen Veränderungen im Blick: Diese lassen sich an der Vielfalt der Fassadenstile ablesen, an den Bauarbeiten, die an vielen Orten der Stadt eröffnet sind, und an der Ausdifferenzierung des Publikums, das die Metropole als Zentrum des Empire charakterisiert. Mit Blick auf das bürgerliche und aristokratische Publikum seines Buchs wahrt er dabei Anstand. Personen aus der Unterschicht haben entwe-

146 Zitiert nach O'Byrne 2018, S. 185f. Dort auch der Vergleich mit einem Blatt von Shepherd.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



28 Thomas Shotter Boys: Piccadilly looking towards the City, kolorierte Lithografie, Cleveland, Museum of Art.

der Arbeit und damit ein Auskommen, oder sie gehören zur folkloristischen Staffage des Großstadtbildes. Bettler gibt es nur wenige, und sie sind dann Gelegenheit für Mildtätigkeit. Dieses Interesse an Vielfalt sei an einem letzten Beispiel gezeigt, mit dem Boys den Ausbau zur Metropole des Kolonialreichs durch das Angebot an Annehmlichkeiten zeigt. *Piccadilly. Looking towards the City* stellt innerhalb des Buchs dafür das prägnanteste Beispiel dar (Abb. 28).[147]

Die Straße war von altersher eine der Hauptverkehrsadern im Westen der Stadt und zugleich eine belebte Geschäftsstraße. Boys wählt seinen Standort an der Kreuzung zur Old Bond Street. Der Blick fällt über die Arbeiten an der Verlegung von Abwasserrohren auf die Südseite der Straße, in der die Egyptian Hall das prominenteste Gebäude ist. Die Nordseite dagegen wird in steilem Winkel nur angeschnitten, mit Ausnahme des Eckhauses. Das Portal mit rahmenden ionischen Säulen und dem enormen Wappen der königlichen Familie wirbt hier für den Ausstatter der britischen Armee; weiß man das nicht, dann unterrichten die Inschrift über das Patent und die beiden Angehörigen der Armee vor dem Laden über dessen Geschäftstä-

147 Adams 1983, Nr. 196, 17.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

tigkeit.[148] Der neue Alleininhaber Moore, vormals Bicknell & Moore, verkündet die Geschäftsübernahme durch Aufschriften auf den Säulenschäften – war er noch nicht dazu gekommen, ein dem Zweck des Geschäfts und der Architektursprache angemessenes neues Schild anzuschaffen? Auch in einem solchen Detail drückt sich Boys' Bestreben um Genauigkeit und Dokumentation der Veränderungen aus. Genauigkeit prägt auch die Ansicht der Egyptian Hall: Das Gebäude war 1812 als Privatmuseum errichtet worden, blieb in seinem Baustil selbst eine Sehenswürdigkeit und beherbergte dann Ausstellungen.[149] Seit 1840 zeigte George Catlin hier seine Sammlung von Bildern und Objekte der nordamerikanischen First Nations – »Indians« wie an den Plakaten zu sehen ist.[150] Eine kleine Gruppe von Personen scheint sich für das Thema zu interessieren. Weiter zur Stadt hin wimmelt es von Personen, da wo das Ladengeschäft von Fortnum mit seinen hohen Schaufenstern wirbt.

Die Hauptmotive des Blatts sind jedoch die Laterne, die Baustelle und eine Episode, die die Vertreterinnen und Vertreter des Straßenpublikums als in das Bild eingebettete Erzählung aufführen oder auch ignorieren. Die Gaslaterne, sorgfältig mit dem Besen an seinem langen Stil porträtiert, steht nicht nur für die Modernität, sondern fungiert hier als Zeiger auf die Erscheinung am Himmel und den Auslöser der Episode: Denn dort sind zwei Heißluftballons zu sehen. Die Gruppe aus Touristen auf dem Trottoir ist aufmerksam geworden und zeigt zum Himmel, der Mann mit der Schürze, ein Einheimischer, vielleicht ein »shop-keeper«, gibt Erläuterungen ab. Die Arbeiter auf der Straße pausieren, der eine, der einzige Schwarze in der ganzen Bildserie, legt seinem Compagnon den Arm um die Schulter und macht ihn auf die Ballons aufmerksam. Das Paar am Schaufenster des Silk Mercers and Linen Drapers Thomas Slope[151] hat die Ausrufe der Touristen gehört; die Dame, an der Kleidung als Londonerin zu erkennen, dreht sich zu der Gruppe um. Nichts von alledem nimmt der Drehorgelmann wahr, der auf der Mittelachse des Bildes freigestellt und betont ist. Niedergebeugt unter dem Gewicht des Instruments, mit Bart und Schirmmütze klar als fremd zu erkennen, zieht er von rechts nach links über die Straße, ein im Wortsinn Fremdkörper auf der modernen Geschäftsstraße.

148 Vgl. die Trade Card in London, British Museum, Inv. Nr. Banks, 72.23 von 1806. Das Geschäft wird in den folgenden Jahren in den Adressverzeichnissen geführt.

149 Hier nur Walford, Edward: ›Regent Street and Piccadilly‹, in: Old and New London, Bd. 4, London, 1878, S. 246–262; http://www.british-history.ac.uk/old-new-london/vol4/pp246-262 [16.01.2024].

150 Catlins Londoner Ausstellungen zu den nordamerikanischen First Nations haben in der Forschung viel Aufmerksamkeit gefunden. 1842 bestanden sie noch in der Präsentation von Catlins Bildern und Artefakten sowie Aufführungen von Liedern und Kriegstanz durch dazu angeworbene und kostümierte Londoner. Die Auftritte von Mitgliedern der in Kanada siedelnden Ojibwa sowie weiterer Gruppen sollten die Attraktivität der Wanderausstellung steigern. Vgl. Lewis 2008; Flint 2009, S. 54–58.

151 Identifikation nach Tallis, John: London Street Views, 23, Piccadilly, Division II, 1838; zu Tallis hier Kap. 4.4.5 mit Anm. 580.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Straßenmusikanten und Straßenhändlerinnen, die Boys in mehreren Bildern an herausgehobener Stelle zeigt, sind in der Mehrzahl als Fremde charakterisiert. Die Briten aus der Unterschicht sind dagegen in Brot und Arbeit. *Piccadilly* ist das Blatt, auf dem Boys London subtil als Metropole eines Weltreichs präsentiert, nicht durch die Bauten der Institutionen von City und Hof, sondern durch die Annehmlichkeiten, die die Stadt ihrer Einwohnerschaft und den Touristinnen und Touristen bietet: Die Armee und die Arbeiter sorgen für den Rahmen, in dem sich die ephemeren Attraktionen und der Konsum der Oberschicht sowie der oberen Mittelschicht entfalten. Aus diesen Gruppen kommt die Kundschaft für das teure Buch. In der *Times* heißt es dazu:

> It ought to be in the collection of every native of Great Britain who can afford to purchase it, as a matter of national history and instruction, and every foreigner who can afford to give the comparatively moderate price charged for it; should procure a copy that he may form a correct notion of a city with which every inhabitant of the civilized world is, in some degree or other, connected and interested.[152]

Der Nationalstolz misst London immer wieder an Paris und findet im Fall des Buchs einen Anlass im direkten Vergleich: Denn drei Jahre zuvor hatte Boys mit Charles Hullmandel sein Buch mit ebenfalls 26 Lithografien zu Paris herausgebracht, für das er in Paris keinen Verleger gefunden hatte. Der direkte Vergleich der beiden Werke muss nicht ausführlich sein, um zu verstehen, dass Boys in der Konkurrenz der Städte, die auch eine Konkurrenz um den Preis des künstlerischen Motivs war, London zur modernen, Paris zur alten Stadt macht.

Damit steht Boys nicht allein da. Francis Hervé, der auch als Zeichner aktiv war, war mit seinem Führer zu Paris von 1842 noch ganz auf der Linie, die die Briten seit Beginn des Jahrhunderts befolgt hatten. Dennoch stellten viele Details an den Architekturen und historische Bauten eine kaum auszuschöpfende Quelle für die britischen Künstler dar und entschädigten für den als grauenvoll eng und gefährlich empfundenen Zustand der Straßen:

> But in almost every street in Paris a draftsman finds subject for his pencil; their richly carved gateway, their elaborately wrought iron balconies, their ornamented windows, and even their protruding signs, all help to break the formal straight line and afford ample food for sketching; and in many of their old and least fashionable streets, an ancient church with its gothic doorway, adorned by rich and crumbling sculpture, invites the artist to pause and exercise his imitative art.[153]

152 The Times, supplement, 1842, zitiert nach Roundell 1974, S. 162.
153 Hervé 1842, S. 46.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Boys war für sein Parisbuch genauso verfahren. Aus Mangel an Quellen muss man spekulieren, was zur Weigerung der einschlägigen Pariser Verleger führte, das Buch herauszubringen: die ungeheuer aufwendigen Farblithografien mit Druck von mehreren Steinen und die dadurch hohen Kosten oder das altertümliche Parisbild, für das der Markt gesättigt schien. Jedenfalls gelang es William Wyld im selben Jahr, seine Ansichten von Paris – ausschließlich von Prachtbauten und Prachtstraßen – bei Rittner, Goupil und Susse in Paris herauszubringen.[154] Auch wenn der Rezensent der *Art Union* implizit die Arbeiten von Boys in die Nähe der Genremalerei bringt, trifft er doch die Praxis der topografischen Werke in dem unvermeidlichen Vergleich der beiden Metropolen:

> During a quarter of a century, the street scenery chiefly painted by our artists, recommended itself on account of some »picturesque« feature; and when this was wanting, it was supplied by means of a littler ragged mannerism. At home we have but little to meet this taste, which has been fostered principally by matter from the Continent. [...] Works like that under notice were not thought of; continuous straight lines and plain façades were uninteresting, and extremely difficult of treatment: hence that with which the artist has here to contend with is, first, the substantial difficulties of his subjects, and afterwards the caprice of conventional taste.[155]

So uniform wie der Rezensent erinnert, waren die Fassaden der alten Londoner Straßen indessen nicht mehr. Boys jedenfalls wählte Schauplätze, an denen durch die von ihm als kontinuierlich präsentierten Bauarbeiten eine große Breite an Variationen vorherrschte, und anders als Cooke und Shepherd überdeckte den etwaigen Mangel an Abwechslung nicht mit den ephemeren »advertisements« der Geschäftsleute.

2.5 Neue Straßen: Bildformen in der Konkurrenz der Bildtechniken

2.5.1 Straßen als Verkehrsraum und Orte des Handels: Paris im Second Empire

1853 trat Georges-Eugène Haussmann das Amt des Präfekten von Paris an und begann, das von Kaiser Napoleon III. gewünschte Programm umzusetzen, das zu einer neuen Struktur des Straßennetzes und dem Bau einer großen Zahl von Bauten für staatliche Institutionen führen sollte. Viele Ideen dazu waren bereits vorher gefunden, und mit der Realisierung eines Teils der Maßnahmen war schon begonnen worden. Dass sich die Pariser Straßen verändern würden, war also bekannt. Dennoch

154 Wyld 1839. Zwei vollständige Serien finden sich in Paris, Musée Carnavalet. Zu Wyld vgl. Duffy 2013, S. 132–133, Nr. 66 und 67.

155 Art Union 4, 1842, S. 33.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

wurden sie nicht schlagartig zu einem Bildthema. Erst etwa in der Mitte der 1850er Jahre, als mit der Weiterführung der Rue de Rivoli nach Osten und dem Bau des Boulevard de Strasbourg sowie des Boulevard de Sébastopol der neue Typus an Straßen erfahrbar wurde, als diese benutzt werden konnten, setzten Abbildungen ein. Die neuen Straßen wiesen eine bis dahin selten gekannte Weite mit breiten baumbestandenen Trottoirs auf, und sie waren möglichst geradlinig geführt. Der Bau dieser Straßen sowie Veränderungen in der Wahrnehmung der Stadt und ihres Baubestandes trafen mit zwei Phänomenen zusammen: Neue Darstellungsformen mussten gefunden werden, und bestehende und neue Techniken, wie der Holzstich und die Fotografie, boten neue Chancen und konkurrierten miteinander. Die mit dem Bau verbundenen Abrissarbeiten schärften die Wahrnehmung für die ästhetischen Qualitäten und die sozialen Folgen des Stadtumbaus. Dieser Aspekt ist Thema eines separaten Kapitels.

Die Bilder in den französischen Stadtführern und in der illustrierten Presse setzen mit der *Grande Croisée* auf dem rechten Seineufer ein. Gezeigt werden die Hauptrichtungen, die Rue de Rivoli mit einem Blick nach Osten und der Boulevard de Sébastopol mit dem Blick nach Norden bis zur Gare de l'Est. Dabei dient die Tour St. Jacques, die wie eine Reliquie des alten Paris inmitten eines Squares auf hohem Sockel ausgestellt wird, in beiden Ansichten zur Orientierung.

1854 erscheint in der *Illustration*, der seit mehr als 10 Jahren gut etablierten Wochenzeitung, ein Bericht über den Ausbau der Rue de Rivoli nach Osten, der mit etlichen Holzstichen in Form von Vignetten versehen ist. Sie sind zum größten Teil auf einer Bildseite, die dem Text vorangestellt ist, zusammengefasst (Abb. 29).[156]

Die Zeitschrift kann so beanspruchen, ihren Lesern die erste Vedute der verlängerten Rue de Rivoli zu bieten, aber es handelt sich nur um eine querformatige Vignette, die sich die Seite des Journals mit Einzelansichten verschiedener, dort angesiedelter Geschäfte teilt. Auch im Text nehmen die neuen Ladengeschäfte mit ihren Produkten mehr Raum ein als die Architekturen der Straße. Dieudonné Lancelot als Zeichner nutzt für die Vedute der Straße das sattsam bekannte Format der querformatigen Ansicht von mittlerem, über der Augenhöhe der Passanten liegenden Standort und präsentiert eine ausladend breite, von Häusern unterschiedlicher Fassaden gerahmte Straße. Glanzpunkte setzten demnach die Geschäfte mit den Ladenfronten zumeist nur im Erdgeschoss. Eine neue Bildform findet Lancelot nicht. Das ändert sich auch nicht in seiner Vedute, die 1855 einen neu konzipierten Reiseführer unter dem Titel *Paris illustré* mit insgesamt 280 Holzstichbildern dekoriert (Abb. 30).[157]

156 L'Illustration, 28.10.1854, S. 301.

157 Paris illustré 1855, S. 120. Auf diesem Stand sind auch die Bilder in: Miller 1852, z. B. Cheapside, S. 54. Bilder und Texte waren zuvor in den *Illustrated London News* erschienen.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



29 Gaildrau (Stecher): La nouvelle Rue de Rivoli, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.



30 Dieudonné Lancelot: La Rue de Rivoli et la tour Saint-Jacques de la Boucherie, Holzstich, Paris, Musée Carnavalet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



31 Michel Charles Fichot (Zeichner): Rue de Rivoli, Tour St. Jacques, hotel de ville, caserne Napoléon, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Allerdings ist jetzt ein Standort weiter nach Osten gewählt, so dass die Tour St. Jacques markanter hervortritt und am Häuserblock rechts die Einheitlichkeit der Fassaden mit den auf einer Höhe durchlaufenden horizontalen Gesimsen und Balkonen deutlich wird. Waren in der *Illustration* ein Jahr zuvor zahlreiche Figuren, Wagen und Reiter locker und ohne Gedränge auf der Straße verteilt, sind jetzt nur noch wenige Gruppen und Einzelfiguren auf der Fahrbahn unterwegs, während die Trottoirs sehr belebt erscheinen. Vermutlich ist die sparsame Zahl der Staffagefiguren der geringen Größe der Vedute geschuldet, die auf die Seite des Oktavformats passen sollte.

Als Adolphe Joanne 1863 den *Guide illustré* neu auflegte, nun mit 410 Bildern, übernahm er auch das Bildmaterial, aber Lancelots Ansicht der Rue de Rivoli genügte nicht mehr. An deren Stelle trat eine im Buch gekippte, damit deutlich größere Ansicht von Charles Fichot (Abb. 31).[158]

Der Standort des Zeichners ist noch weiter an die Tour St. Jacques herangerückt, so dass nun auch der Square zu sehen ist und damit eine weitere Attraktion der neuen urbanistischen Maßnahmen sichtbar wird. Das geht allerdings auf Kosten des Tiefenzugs der Straße. Zugleich werden das Hôtel de Ville und die Kaserne, die 1852–1854

158 Joanne 1863.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zur besseren militärischen Kontrolle des Rathauses und dessen Umgebung erbaut worden war, sichtbar und durch die Bildunterschrift benannt. Der Standort des Zeichners ist nun tiefer angenommen, so wie es sich für Veduten schon lange eingebürgert hatte. Damit werden die zahlreichen Figuren gut verständlich: Die Trottoirs und der Square sind belebt. Nach wie vor scheint es ungefährlich, als Fußgänger die Fahrbahn zu benutzen oder sie zu queren, wenngleich sich ein zügiger Schritt empfiehlt.

Der Ausschnitt ermöglicht die Inszenierung des Kaufhauses *Au Pygmalion* am linken Bildrand, dessen Eingangszone einladend beleuchtet ist. Aufgrund des Schattenschlags lässt sich die Tageszeit bestimmen. Es ist Nachmittag, wenn sich die Straßen mit dem bessergestellten Publikum beleben. Fichot produziert seine Vedute gemäß den Standards, die sich seit dem 18. Jahrhundert herausgebildet hatten. Obwohl die Bauten exakt abgebildet werden, liegt das Augenmerk auf der Belebtheit, aber auch Harmonie der Straße, nicht auf ihrer Funktion als durchgehender wichtiger Verkehrsader.

Beide Themen, die Funktion der Straße als Verkehrsader und als Ort des Handels, zeigt erstmals Émile Thérond in seiner Vedute des Boulevard de Sébastopol, ausgehend von der Kreuzung mit der Rue de Rivoli (Abb. 32). Mit der über die Doppelseite der Zeitung reichenden Vedute erneuert die *Illustration* am 19. Juni 1858 den Standard für die Visualisierung der Pariser Verkehrswege. Der Blick reicht bis zur Gare de l'Est, so dass die Dimension der Straße deutlich wird. Der Standort des Zeichners ist nahe an der Baustelle des Theaters, das auf der Ostseite der Place du Châtelet nach Plänen von Davioud entsteht. Noch ist man in der Phase der Niederlegung der alten Straßen und Bauten; altes Bauholz ist zu verkaufen. Gegenüber bildet der Neubau der Notarskammer von Auguste Pellechet den Startpunkt des Boulevards de Sébastopol. Mit seiner aufwendigen Superposition von Halbsäulen sticht der Bau von der Standardbebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern ab, leitet aber mit den Markisen vor den Läden im Erdgeschoss die lange, nicht endende Reihe von Geschäften ein. Sorgfältig protokolliert Thérond die noch junge Baumpflanzung, die als Allee mit den dunkel erscheinenden Kronen vor den Hausfassaden den Blick in die Tiefe flankiert. An der vorne links angrenzenden, nicht sichtbaren Place du Châtelet sind die Bäume schon größer, hier wurden große Exemplare aus dem Bois de Vincennes gepflanzt. Der Boulevard ist breit und lang. Er bietet Platz für viele Personen zu Fuß, und einige wenige Wagen. Es geht ruhig zu: Personen aus den höheren Ständen, Männer mit Zylindern, Frauen mit den weiten Krinolinen, können sogar stehen bleiben, sich dort begrüßen. Es gibt viele Dienstmägde mit weißen Schürzen, die ihren Besorgungen nachgehen. Einige Lastenträger sind unterwegs, einige Arbeiter machen an der Baustelle Pause. Gedränge ereignet sich nur an der Haltestelle des Omnibusses, da wo die Rue de Rivoli den Boulevard kreuzt. Es fällt auf, dass Thérond auf die Wiedergabe der Werbeschilder verzichtet. Obwohl er die breite Front des Kaufhaus *Nouveautés de la Tour St. Jacques* am Square in hellem Licht präsentiert, ist das

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



32 Emile ThéodoreThérond (Zeichner): Vue perspective du boulevard de Sébastopol, Holzstich, Paris, Musée Carnavalet.

Namenschild an der Attika nicht zu sehen. Ansonsten bildet seine Vedute die Blaupause für die Ansicht, die 1860 im *Magasin pittoresque* erscheint,[159] und für den Farbdruck von Richard Principal Leitch, der am 21. Mai 1859 den *Illustrated London News* beigegeben wird (Abb. 102).[160] Damit werden die Eigenschaften der neuen Straßen auch international kanonisiert, die Beurteilung sollte allerdings nicht durchgehend positiv ausfallen.

Die illustrierte Presse war innovativ, und sie verzeichnete die Neuigkeiten. Die Führer durch die Stadt dagegen hatten einen enzyklopädischen Charakter, sie sollten »alles« enthalten, und sie modernisierten sich in Bild und Text nur langsam.[161] Immerhin wurde 1863 darauf geachtet, dass die Bilder wiedergeben, was der Text als besonders beachtenswert aufschreibt. Der Wunsch nach Vollständigkeit der Information hatte in der Fassung von 1855 dazu geführt, dass auch wohlanständige

159 Magasin pittoresque 28, 28.09.1860, Illustration zum anonymen Artikel, der unter dem Titel *Le boulevard de Sébstopol* nicht die Errungenschaften des Boulevards, sondern die Erinnerung an die von ihm durchquerten und zerstörten geschichtsträchtigen Straßen und Bauten beschreibt.

160 Illustrated London News, 21.05.1859, Text auf S. 499. Nicht identifizierte Mischtechnik (Farbdruck über Stahlstich). Ein Exemplar des Drucks in Paris, Musée Carnavalet, keine Inventarnummer angegeben.

161 Literatur zu den Guiden: Chabaud 2000; Hancock 2000; Olson 2005; Morlier 2007; Müller 2012.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



33 Hôtel des Princes, Hôtel de Castille et Hôtel de Paris in der Rue de Richelieu, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Straßen abgebildet wurden, allerdings nicht als Sehenswürdigkeit, sondern als Sitz besonders empfehlenswerter Hotels. Die Rue de Richelieu etwa wird gezeigt, weil sich hier kurz vor der Einmündung in den Boulevard mehrere Hotels befinden; der Name der Straße ist nicht genannt (Abb. 33).[162]

Joanne verschiebt das Bild 1863 in das Kapitel über die Pariser Straßen und gibt dort der Straße in der Bildlegende ihren Namen.[163] Wieder ist nichts von dem regen Verkehr zu sehen, der diese auf den Louvre zulaufende Verkehrsader prägte.

Joanne unterscheidet sehr klar in Text und Bild zwischen den verschiedenen Arten der Pariser Straßen, zwischen der gut beleumundeten, geradeaus verlaufenden Rue de Richelieu, in der nur die Ladengeschäfte von Interesse sind, den Grands Boulevards, denen er ein separates Kapitel widmet,[164] und – das ist neu – den Resten bzw. der Erinnerung an die Straßen, die durch die Haussmannisierung zerstört wurden. Die Ansichten der alten Geschäftsstraßen, die einigen Luxus bieten, übernimmt er aus der Edition von 1855 in das Kapitel »Les rues«.[165] Zuvor empfiehlt er den Touristen, die langgestreckte Kurve der Grands Boulevards von Osten nach Westen bis zur Madeleine zu durchwandern, und er hebt die Unterschiede in der Nutzung und Bebauung heraus. Schon weit im Westen angelangt stelle der Boulevard Montmartre »die Antichambre« für den Höhepunkt, den folgenden Boulevard des Italiens, dar, der aber nur mit der vergleichsweise dürftigen Ansicht von Lancelot illustriert wird. Im übrigen bleibt der Text eher knapp und zählt allein die wesentlichen Attraktionen auf (Abb. 34).

Dass auf dem Boulevard, so wie er im Bild von Fichot erscheint, Wagen, Omnibus, Lastenträger sowie am Rand die Obstverkäuferin und wartende Droschken die schnelle Durchfahrt nicht hindern, dass auf den Bänken unter den Bäumen Personen warten, sich erholen, bevor es weitergeht: Das erwähnt der Text nicht. Das Bild trägt also wesentlich zur Information darüber bei, welche Atmosphäre Touristen er-

162 Paris illustré 1855, S. 5, mit den Hotels des Princes, de Castille und de Paris.

163 Joanne 1863, S. 180.

164 Joanne 1863, S. 44–72, separat davon abgesetzt »Les nouveaux Boulevards«, S. 73–79.

165 Joanne 1863, S. 171–189. In diesem Kapitel werden auch die Passagen und die »Cités«, die Arbeiterwohnungen, behandelt.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



34 Michel Charles Fichot (Zeichner): Boulevard Montmartre, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

wartet. Die Straße als ein Erlebnisraum, der von neuen Bauten gerahmt wird, kommt ins Bild. Der Ausschnitt, der den Knick zum Boulevard des Italiens umgreift, versperrt den weiteren Blick in die Tiefe. Die lange Strecke der Boulevards, die der Besucher von Osten her vollständig zu Fuß oder mit dem Wagen bewältigen soll, ist bei Fichot kein Thema.[166] Nur in dieser Verteilung über die lange Strecke ließ sich die Behauptung Joannes, in Paris habe das Motiv der von Bäumen gerahmten Promenade einen »demokratischen« Ausdruck gefunden, nachvollziehen. St. Petersburg, Wien und Berlin hätten in ihren Promenaden die Regelmäßigkeit konserviert, »qui sied aux monarchies absolues«; London bewahre »une majesté exclusive ou une élégance étudiée conforme à ses mœurs encore si profondément aristocratiques.« Paris dagegen, »la ville de l'égalité, la ville démocratique par excellence, a voulu avoir dans son enceinte une promenade qui représentât, qui servît les besoins de la foules, et qui appartient à tous.«[167] Mitten im Second Empire und in einem Buch, das sich an ein bürgerliches Klientel richtet, mutet diese Feststellung eigentümlich an. Sie verdankt sich der permanenten Beobachtung der Konkurrenz der Hauptstädte und

166 Joanne 1863, S. 62f. Der Holzstich nach Zeichnung von Charles Fichot. Die Signatur des Holzstechers lässt sich nicht entziffern.

167 Guide illustré 1863, S. 45.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

der Neigung des Buchs, seinem Publikum aus sicherem Abstand einen Blick auf die gesamte soziale Vielfalt der Stadt zu gewähren.

Der enzyklopädische Ansatz des Stadtführers führte schließlich dazu, dass eine inzwischen allgemein als Problem anerkannte Veränderung zum Thema gemacht wurde: der Stadtumbau mit den Verlusten an historischen Straßen und die Lebensbedingungen der Armen, jedenfalls deren Unterbringung. Dass einige Gegenden der Stadt mit ihrem historischen Straßennetz und ihrem Baubestand überbevölkert waren und ein Hindernis für die ökonomische Entwicklung darstellten, wurde spätestens seit der Choleraepidemie von 1832 breit, d. h. nicht nur unter den Experten, diskutiert. Mit den *Mystères de Paris* von Eugène Sue von 1843, die auch auf Deutsch und Englisch erschienen,[168] oder auch mit Henri Murgers *Scènes de la vie de bohème* von 1847–1849 wurde das Leben außerhalb der bürgerlichen Gesellschaft interessant gemacht. Vor allem der Roman von Sue hatte die Straßen der Ile-de-la-Cité als Ort von Trunksucht und Kriminalität berüchtigt gemacht. Das außerordentlich erfolgreiche Buch hat einen großen Anteil an dem Umschwung der Meinung, die die Straßen der Cité nicht mehr nur als pittoresk, sondern als gefährlich erscheinen ließ. Zwanzig Jahre nach der ersten Ausgabe des Romans bestanden diese Straßen nicht mehr, aber ihr Verschwinden gibt Joannes *Guide illustré* Gelegenheit, sein Lesepublikum daran zu erinnern. Mit einer Grafik nach Zeichnung von Gustave Doré, die dieser extra kurz vor dem Abriss im Februar 1862 für den Band angefertigt habe, erinnert der *Guide* an einen der Schauplätze in Sues Roman (Abb. 35).[169]

Une rue du vieux Paris démolie en 1862 – der Name Rue aux Fèves wird allein im Text genannt – präsentiert eine sehr schmale Straße, in der sich vor einem Lokal vor der Spelunke *Lapin Blanc* eine Schlägerei ereignet. Es ist Nacht, die Laterne brennt nicht, und man soll sich vorstellen, dass die Beleuchtung durch den steil stehenden Mond erfolgt. Ein Blick in den Himmel wird ebenso wenig gewährt wie ein Blick in die Tiefe. Der *Guide illustré* führt damit ein Gegenbild zu den neueren Straßen vor, und er kann an dieser Stelle der Stadt den Schauder am originalen Schauplatz nicht mehr versprechen. Das inzwischen beliebte »Slumming« – so der später aufkommende Begriff für die Besichtigung von Armenvierteln – sei nur noch möglich, wenn man sich an die Ränder der Stadt begebe.[170] Am Schluss des Kapitels mit den Informationen über die Unterkünfte in Paris kommt der *Guide* auf die billigsten

168 Sue 1844, Bd. 1, S. 4. Dt. Sue 1843. Die erste Ausgabe in englischer Sprache erschien ebenfalls 1843 bei Harpers and Brothers in New York, gefolgt von zahlreichen weiteren Ausgaben in London und in den USA. Ab der zweiten Ausgabe von 1844 enthielt die französische Ausgabe Bilder.

169 Joanne 1863, S. 162f.: »L'une des plus célèbres par son peu de largeur, son aspect sinistre, et surtout par la condition physique, intellectuelle et morale de ses habitants, la rue aux Fèves, qui renfermait le fameux cabaret du Lapin Blanc, a disparu seulement au mois de février 1862.«

170 Zu den Anfängen der ethnografisch oder touristisch interessierten Ausflüge in die sogenannten Elendsquartiere der Großstädte ab den 1840er Jahren vgl. hier nur Lindner 2004, S. 43–70.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Angebote zu sprechen: auf die »garnis«, auf deren Lage in der Stadt, deren Population und – zur Beruhigung der Leserschaft – deren Kontrolle durch die Polizei, die auf fast zwei Druckseiten ausgebreitet wird. Es ist schwer vorstellbar, dass das umfangreiche Buch ernsthaft an die Kundschaft dieser Herbergen gerichtet war. Hier geht es um Vollständigkeit und um eine Ahnung von Gefahr aus der Distanz einer wohlanständigen Unterbringung in einem der vielen luxuriösen oder erschwinglichen Pariser Hotels.[171] Mit Joannes *Guide illustré* hatten sich die visuellen Aussagen über die Straßen den Bildern in der Presse angeglichen, soweit dies bei der geringen Größe dieser Holzstiche möglich war.[172]



35 Gustave Doré (Zeichner): Une rue du vieux Paris démolie en 1862, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Zu den Grands Boulevards, d. h. den inneren Boulevards auf der Rive Droite, werden um die Mitte des 19. Jahrhunderts zwei Themen durchgehend hervorgehoben: Die Fülle an Publikum, das vor allem auf den beiden westlichen Boulevards von den Geschäften, Cafés und Restaurants angezogen wird, und die Menge an schnellem Verkehr auf der Fahrbahn. Beide Themen, die beispielsweise die Reiseführer herausheben,[173] sind in den gewohnten Formen der Veduten nur unzureichend repräsentiert. Dies lag an der Unentschiedenheit, mit der die Zeichner die Information über den Ort – d. h. die Architekturen – und das Geschehen auf der Straße ins Bild setzten: Der Blick von halber Höhe bewahrte den Überblick, Überschneidungen wurden vermieden, so dass alles gut sichtbar war. Bald nach der Mitte des Jahrhunderts sollten sich die Bildtechniken weiterentwickeln, und in der Kreation neuer Bilder in der Fotografie sowie in der Konkurrenz dazu wurden die Themen »Fülle« und »Tempo« neu angegangen.

171 Paris illustré 1863, p. XXXVIs.

172 Zu den verschiedenen Entwicklungen der Illustrationen in den Reiseführern und in der Presse vgl. Kampmeyer-Käding 1991, S. 50–52; Palmbach 2001, S. 114–116 und S. 129–131.

173 Vgl. hier nur Galignani's new Paris guide 1848, S. 120f.; Busch/Day 1850, S. 20f, S. ii.; Baedeker 1867, S. 47f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

2.5.2 Augenblicke

1854 versuchte sich André Adolphe-Eugène Disdéri, der sein Atelier im obersten Stockwerk eines Hauses mit der Adresse 8, Boulevard des Italiens besaß, an einer stereoskopischen fotografischen Aufnahme des Boulevard Montmartre, der von seinem Atelier aus in der Erstreckung nach Osten gut einsehbar war.[174] Die Aufnahme ist nicht erhalten, aber der Bildausschnitt ist annähernd in Fotografien der Brüder Neurdein und in Gemälden der Impressionisten überliefert (Abb. 36).[175]

(Fast) nur von da aus konnte einer der Grands Boulevards der Länge nach gezeigt werden. Ernest Lacan feiert die Aufnahmen im Juni 1854 in seiner Besprechung neuer Fotografien:

> Nous avons sous les yeux [...] deux vues (l'une positive, l'autre négative) qui prouvent avec quelle rapidité il [Disdéri] peut opérer. Elles représentent le boulevard Montmartre, pris de la maison no 8 du boulevard des Italiens; le regard s'étend à perte de vue; les voitures, qui se croisent en tous sens, les passants, les promeneurs qui se pressent en foule sur les trottoirs, tout a été reproduit dans l'espace d'une fraction de seconde. C'est un effet surprenant et qui donne le vertige.[176]

Disdéri war nicht der erste, der sich um die Fotografie bewegter Motive kümmerte und dies durch die Aufnahme aus großer Höhe und mit mäßig weitem Winkel löste. Weil sich auf diese Weise in der immer noch vergleichsweise langen Belichtungszeit einer Sekunde die Distanzen, die Motive wie Personen und Fahrzeuge zurücklegen konnten, im Bild reduzierten, erschienen sie in Bewegung und trotz der weiten Blende des Objektivs meist scharf umrissen.[177] Disdéri sollte das Thema nicht weiterverfolgen, er erkannte in den Carte-de-visite-Portraits eine sichere Einnahmequelle. Aber eine Reihe von Fotografen machte die stereoskopischen Aufnahmen von Pariser Straßen zu einem erfolgreichen »Longseller«. Stereoskopien wurden als Serien

174 Konsultierte Literatur: Gunthert 1999; Claudet, Laura: Stereoscopy, in: Hannavy 2008, S. 1338–1341 mit Fokus auf dem englischsprachigen Raum; Cameron, John B.: Leon, Moyse & Lévy, Issac; Ferrier, Claude-Marie; and Charles Soulier, in: ebenda, S. 850–852; Peter, Carolyn: André Adolphe-Eugène Disdéri, in: ebenda, S. 417–420; Schiavo 2008; Fanelli 2014; Leonhardt 2016, zur Frage der Momenthaftigkeit S. 35f.

175 Neurdein Frères: Perspective du Boulevard Montmartre, The J. Paul Getty Museum, Los Angeles, Inv. Nr. 84.XP.1411.3. Der Abzug ist mit einem X signiert, das die Neurdein 1887–1900 benutzten, das Museum datiert den Abzug auf 1870–1890. Zu Pissarros Gemälden von 1897 hier nur Palmbach 2001, S. 185–189.

176 Lacan, Ernest: Revue photographique, in: La Lumière. Journal non politique. Beaux-arts, héliographie, sciences, 17.06.1854, S. 95.

177 Zu den bis auf ein Beispiel verschollenen Aufnahmen von Marc-Antoine Gaudin von 1841 vgl. Gunthert 1999, S. 84–92.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



36 Neurdein Frères: Perspective du Boulevard Montmartre, Fotografie auf Albuminpapier, Los Angeles, The J. Paul Getty Museum, Los Angeles.

vertrieben, womit eine Darbietungsform aus der Druckgrafik fortgesetzt wurde. Das Verfahren trifft auch zu auf die großen Städte im englischsprachigen Raum, mit Veduten aus London und New York. Die Stereoskopie war gleich nach der Entdeckung des binokularen Sehens in den 1830er Jahren vor allem unter Aspekten der Physiologie der Wahrnehmung diskutiert worden. Sie entwickelte sich nach der Londoner Weltausstellung von 1851 und der Vermarktung preiswerter und handlicher Geräte zur Betrachtung der Bilder zu einem einträglichen Geschäft und zu einer weit verbreiteten Form der visuellen Welterkenntnis.[178]

Nur an einem Beispiel seien die Eigenschaften dieser neuen Ansichten der Pariser Straßen aufgezeigt: Sie erscheinen als Serien unter dem Titel »Paris instantané«, die die Momenthaftigkeit der Aufnahmen herausstrich. Für eine dieser vielen Serien bildete Hippolyte Jouvin die Kreuzung an der Porte de Saint-Denis ab (Abb. 37).

178 Aufmerksamkeit in der Forschung (vgl. Anm. 174) haben vor allem auch die pornografischen Bilder gefunden. Zu den Veduten der Pariser Straßen Gunthert 1999, S. 169–176.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



37 Hippolyte Jouvin: Boulevard St. Denis, Stereoskopie, Amsterdam, Rijksmuseum.

Die wahrscheinlich aus den frühen 1860er Jahren stammende Aufnahme ist in mehreren Varianten überliefert; zwei davon wurden in derselben Sitzung aufgenommen, in einer Version davon ist rechts angeschnitten die Kante eines Hauses zu erkennen, aus dessen unmittelbarer Nachbarschaft Jouvin fotografiert.[179] Gegenüber liegen der

179 Die Bilder gehören zu: Recueil. Vues stéréoscopiques d'Hippolyte Jouvin. Vues instantanées de Paris. Grands boulevards, de la porte Saint-Denis à la Bastille, 1863 (Paris, Bibliothèque nationale de France, Département des Estampes et de la Photographie, Sign. EK5-1 (JOUVIN, Hippolyte) < Boîte 3). Folgende Exemplare befinden sich in Amsterdam, Rijksmuseum: Inv. Nr. RP-F-F05511, http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.257718; Inv. Nr. RP-F-F05510, http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.257717; Inv. Nr. RP-F-F05513, http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.257720 (hier wird der Abriss des Hauses angekündigt [jeweils 28.04.2024].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Triumphbogen sowie das Eckhaus von Boulevard und Rue du Faubourg Saint-Denis in hellem Sonnenlicht. Jouvin wählt diesen Ausschnitt sicher auch, weil er damit Werbung machen kann. Denn dort nennt eine große Aufschrift seinen Namen. Der Boulevard de Saint-Denis erstreckt sich nach rechts, bis zur Porte Saint-Martin, deren Schmalseite zu sehen ist, und verläuft dann nach einem Knick unter neuem Namen weiter in die Ferne. Zahlreiche Kutschen sind in der Fahrbewegung in beide Richtungen erfasst, zahlreiche Personen bewegen sich auf den Trottoirs und queren die Straße; ein Straßenkehrer mittendrin. Der Reiz der Bilder besteht zunächst darin, dass sie den Alltag der Figuren in einem Moment dokumentieren, Figuren in Bewegung oder mit einem Aufenthalt in einem konkreten Straßenraum. Hinzu kommt, dass das Doppelbild der Stereoskopie mittels eines binokularen Apparats betrachtet wird. So entsteht einerseits Plastizität, andererseits verstärkt eine unbestimmbare Distanz zum Geschehen die Gewissheit, sich in deutlicher Entfernung aufzuhalten: Man beobachtet die Personen, die in ihren Tätigkeiten und in ihrem sozialen Status identifiziert werden können, aber anonym bleiben, die Personen, die sich in diesem Augenblick an diesem konkreten, durch die Bauten bestimmten Ort aufhalten. Man beobachtet sie, ohne dass diese sich beobachtet wissen. Dieser Voyeurismus ist seit dem 18. Jahrhundert – seit dem *Diable boiteux* (1707) von Alain-René Lesage – Thema der Parisliteratur. Jetzt kommt dieses Thema mit dem Anspruch und der Anerkennung der absoluten Wahrhaftigkeit, als Dokument, ins Bild. Der voyeuristische Reiz bleibt auch erhalten, wenn sich die Fotografen mit dem technischen Fortschritt ihrem Objekt nähern können, ihren Standort vielleicht eine Etage tiefer in den Häusern an der Straße wählen. Zu den Aufnahmen der Firma Ferrier und Soulier ist 1861 zu lesen:

> On s'est beaucoup occupé, et avec raison, pendant ces derniers mois, d'épreuves très remarquables mises dans le commerce par MM. Ferrier père et fils et Soulier; ce sont des instantanéités. Jamais rien d'aussi parfait n'avait été obtenu; dans les rues et les boulevarts [!] que représentent leurs épreuves, chevaux, piétons, voitures, etc., tout est en mouvement, c'est la vie prise sur le fait; et, notons bien ceci, la représentation n'est pas, dans ces épreuves, faite par à peu près, l'instantanéité est réussie d'une manière parfaite et absolue; il n'est pas un corps en mouvement dont les lignes ne soient nettes et définies, et, nulle part, elles ne présentent ce flou, ce fogging que l'on avait trouvé jusqu'ici sur presque toutes les épreuves instantanées. […] Placées dans un stéréoscope, où le relief vient animer toute la foule qu'elles représentent, ces épreuves produisent un effet saisissant et absolument nouveau.[180]

Jouvins Atelier befand sich laut Etiketten auf der Rückseite der Karten in der Nähe, unter der Adresse 11, rue du Grand Chantier.

180 Bemfield, Th., in: Le Moniteur scientifique, journal des sciences pures et appliquées 119, 01.12. 1861, S. 627.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Ein Aspekt sei hinsichtlich der ersten stereoskopischen Bilder herausgehoben, der auch in diesem durchaus technisch interessierten Beitrag aufscheint: Die Bilder hatten Vorläufer in populären Formen der Visualisierung der Stadt und der Straße aus den Jahrzehnten um 1800 – im Panorama mit dem steilen Blick von oben und in der Massenproduktion von Grafiken, die mittels Apparaten betrachtet werden sollen. Während die Panoramen die Konsumption der Bilder in einer Besuchergruppe ermöglichten, war die Betrachtung mittels Apparaten wie den Guckkasten zwar nicht zwingend elitär, aber in dem Zeitraum der Betrachtung auf eine Person beschränkt.

Der Blick steil von oben in und entlang einer Straße ist – soweit sich das Material überblicken lässt – nur ein einziges Mal in einem druckgrafischen Bild repräsentiert worden. Die Lithografie des Zeichners W. Duryer, über den nichts bekannt ist, und des Lithografen Thomas Mann Baynes erschien 1823 mit dem Titel *A View of Cheapside, in the City of London* (Abb. 38).[181]

Vom Dach des Hauses, in dem der Verleger des Blatts John Hudson ansässig ist, zeichnet Duryer den Blick nach Westen, in dem hinter dem Turm der Bow Church die Kuppel von St. Paul's über den Häusern sichtbar wird. Wie in den Panoramen üblich, ist der Standort sehr nahsichtig dargestellt, so dass über dessen Definition die Illusion des Dabeiseins erhöht wird. Der Standort ermöglicht es, die Proportionen der Straße zur Anschauung zu bringen. Cheapside ist schmal in Relation zu den mehrstöckigen Häusern, immerhin fällt bei hohem Sonnenstand doch Licht bis auf den Grund. Entlang der Straße und mit Blick auf deren Südseite mit den Geschäftshäusern sehen wir von oben, als unbeobachtete Beobachtende auf das geschäftige Treiben auf der Straße. Auch die Maurer, die gegenüber am Schornstein arbeiten, beachten den Zeichner nicht. Viele Personen unterschiedlicher Stände, Männer, Frauen, Kinder, Wagen in einem geordneten Rechtsverkehr, parkende Wagen in der Mitte der Stadt, sind in der Cheapside unterwegs. Jenseits der Kreuzung mit der King Street und der Queen Street sind kaum noch Einzelheiten auszumachen. Die Körnung der Lithografie reicht hier nur noch aus, um eine diesige Atmosphäre und eine endlose Häuserreihe zu suggerieren. Alles, was sich die Fotografie später erobern sollte – die Darstellung von Fülle und Bewegung – ist hier bereits da; d. h. auch das Problem des Umgangs mit der Ferne, die nur »unscharf« abgebildet werden kann. Warum hatte diese Abwandlung des Panoramablicks erst mit der Stereoskopie Erfolg? Darüber lassen sich nur Vermutungen anstellen, solange über den Zeichner nichts in Erfahrung gebracht werden kann.

181 W. Duryer (Zeichner)/Thomas Mann Baynes (Lithograf): A View of Cheapside, in the City of London, John Hudson, 85, Cheapside, 1835, London, British Museum, Inv. Nr. 1872,0608.260; der Druck erfolgte durch Charles Hullmandel. Das Getty Museum besitzt ein koloriertes Exemplar. Der Standort des Zeichners lässt sich anhand des Stadtplans von Horwood ermitteln (https://www.romanticlondon.org/explore-horwoods-plan/#13/51.5081/-0.0972 [29.04.2024]).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



38 W. Duryer (Zeichner): A View of Cheapside, in the City of London, Lithografie, London, British Museum.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Um so erfolgreicher waren die stereoskopischen Fotografien. Es darf vermutet werden, dass sie nach den massenhaft erzeugten und verbreiteten Guckkastenbildern mit den Carte-de-Visite-Portraits der Fotografie die quantitativ und weltweit am meisten produzierten und konsumierten Fotografien darstellen.[182] Die Differenzen der von der Hand der Bildermacher erzeugten Ansichten zu den mechanisch hergestellten Fotografien, deren Anspruch auf Objektivität die Rezeption seit den Anfängen in den 1830er Jahren dominiert, sind von der Forschung einmütig und überzeugend festgestellt worden. Zudem bedeutet der wissenschaftliche Hintergrund, der Beitrag zur Physiologie des Sehens, eine weitere Differenz der Stereoskopie zu den »alten« Techniken der Bildbetrachtung. Gemeinsam ist beiden jedoch, dass sie bei der Benutzung der Apparate nicht selbst der Gegenstand des Sehens sind, sondern das mittels der Linsen im Apparat erzeugte »virtuelle« Bild, dessen Effekt der Illusionierung wesentlich zur Popularität beitrug.[183]

Die Stereoskopie konnte nach der Mitte des 19. Jahrhunderts gegenüber den druckgrafisch erzeugten und im Holzstich massenmedial verbreiteten Bildern von den Straßen der Großstädte hinsichtlich Glaubwürdigkeit des Sichtbaren als Augenblicksbild – »instantané« – überzeugen. Aber noch blieb die Herausforderung bestehen, die Momenthaftigkeit auf das Nahbild anzuwenden. Auch die weiteren Verkürzungen der Belichtungszeit ließen die Fotografen weiterhin einen Blick von oben, wenn auch aus geringerer Höhe, bevorzugen. Zeichnungen, massenhaft durch Holzstiche verbreitet, manifestierten dagegen genau diese Fähigkeit zum nahsichtigen Bild von Geschäftigkeit und Tempo. Sie nahmen Gelegenheiten wahr, durch die Komposition der Vedute mittels Wahl des Standorts und Wahl der beweglichen Motive mit der Malerei zu konkurrieren. Dafür sei hier Edmond Morins Ansicht des Boulevard des Italiens vorgestellt; das über eine Doppelseite der Zeitschrift ausgedehnte Blatt erschien als Holzstich von Henri Duff Linton am 5. Juni 1858 in der Wochenzeitschrift *Le Monde illustré* (Abb. 39).

Morin, der im Atelier von Charles Gleyre an der École des Beaux-Arts als Maler ausgebildet worden war, war nach dem Staatsstreich 1852 ins Exil nach London gegangen, arbeitete dort für die *Illustrated London News* und war 1857 mit dem Holzstecher Henri Duff Linton nach Paris zurückgekehrt. Morin demonstriert, was die Zeichnung kann (und was sich auch in der Malerei realisieren ließe), indem er Architekturen und Verkehr von Menschen und von Waren mit gleichgewichtigem Interesse präsentiert. Der Standort des Zeichners lässt sich bestimmen: Über den Köpfen der Passagiere des Omnibusses, im Fenster des Entresol im Eckhaus des

182 Die einschlägige Untersuchung zur Ökonomie der Fotografie ist McCauley 1991. Die Stereoskopie hat McCauley leider nicht interessiert.

183 Ich folge hier vor allem Crary 1990, S. 88, S. 76, sowie Schiavo 2008, S. 113, S. 135, die die Überlegungen von Crary weiterführt.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



39 Edmond Morin (Zeichner): Boulevard des Italiens, Paris, Musée Carnavalet.

Boulevard mit der Rue de Gramont. Der Fluchtpunkt liegt weit rechts auf dem Blatt; so kann gezeigt werden, wie sich der Boulevard nach Osten erstreckt; zugleich geht der Blick weit in die nach Norden führende Rue Laffitte, die sich zwischen der Maison de Richard, einem Kaufhaus für teure Herrenkonfektion, und der Maison dorée, dem in allen Reiseführern gerühmten Restaurant, erstreckt. Das Eckhaus rechts ist angeschnitten: Über dem Portal in der Ecke prangt zwischen Eroten eine Uhr: Es ist kurz nach fünf Uhr nachmittags, es ist ein Samstag, denn hier wird in diesem Moment eine neue Ausgabe von *Le Monde illustré* ausgeliefert.

Die Straße ist in allen ihren Partien voller Menschen, alle wohlhabend; es wird auf der Fahrbahn ein hohes Tempo gefahren, und links rasen der Omnibus und eine Kutsche äußerst dicht aneinander vorbei. Morin ist so nah an der Szenerie, dass er diese beiden Wagen und die Gruppe aus Männern – mit nur einer Frau – am unteren Blattrand abschneidet. Diese Gruppe steht beieinander im Gespräch, heute lassen sich in dem herausblickenden Mann vielleicht der Herausgeber der Zeitschrift Achille Bourdilliat und ganz rechts sicher Alexandre Dumas, der für *Le Monde illustré* schrieb, identifizieren. Zeit und Ort sowie die Personen sind exakt wiedergegeben. Anekdoten verbinden Figuren wie die Herren, die zum Omnibus rennen, oder

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

den Herrn, der einem Offizier Feuer gibt. Das sind kleine Nebenerzählungen, die die Momenthaftigkeit des Bildes unterstreichen. Morin arbeitet in einem Modus, von dem die Fotografie noch träumt: Ein namhafter Vertreter dieser Konkurrenz, Nadar, hat sich mit seinem Apparat gegenüber im Entresol positioniert; die Adresse seines Ateliers in der Rue Saint-Lazare ist auf der Kamera zu lesen. Morin leistet aber auch etwas, das die Malerei der 1850er in Frankreich noch nicht riskiert: einen Bildausschnitt, der zentrale Figuren kappt und so die Unmittelbarkeit der Darstellung in besonderer Weise behauptet.

2.5.3 Standpunkte

Die britische Forschung hat die Bilder von Phänomenen der Großstadt in der illustrierten britischen Presse untersucht, die seit dem Start der *Illustrated London News* 1842 ein gewichtiges Thema bildeten. Andrea Korda hat dabei im Vergleich dieser Wochenzeitung und des ebenfalls wöchentlich erscheinenden *The Graphic* für die Jahre ab 1869 unterschiedliche Herangehensweisen an Themen des Pauperismus herausgearbeitet. Anne Hultzsch hat die Rolle untersucht, die die Architekturdarstellungen in den *Illustrated London News* in der Differenz zur Fachpresse für die Geschmacksbildung des bürgerlichen Publikums innehatten.[184] Beide Autorinnen haben die Wichtigkeit der Bilder für die Meinungsbildung zu diesen Themen herausgehoben. Dem kann hier nur zugestimmt werden. Für Paris sind die breiter angelegten Untersuchungen von Margret Kampmeyer-Käding und Barbara Palmbach zu nennen.[185] Hinsichtlich der wichtigen Fragen, wie in der Massenpresse die Aufgaben von Bild und Text bestimmt werden und wie sich das Auftreten neuer Bildtechniken auswirkte, muss in Bezug auf das Thema »Straße« jedoch teilweise widersprochen und teilweise weiter differenziert werden. Korda hat herausgehoben, dass in den *Illustrated London News* Figuren in Massenszenen eher stereotyp erschienen und eine »exaggerated linear perspective« gewählt sei. Die Autoren der Bilder seien nicht sichtbar, um so die Objektivität des Bildes zu unterstreichen. Unter Berufung auf Arbeiten aus der Wissenschaftsgeschichte hält Korda den bevorzugten Blick von dem nicht genau bestimmbaren Standort des Zeichners, der physisch in der dargestellten Situation nicht vorhanden sei, für das Verfahren, von der Objektivität des Bildes zu überzeugen und so dem Betrachter die Möglichkeit zu geben, sich selbst »ein Bild zu machen«.[186] Dies

184 Korda 2018; Hultzsch 2017.

185 Kampmeyer-Käding 1991; Palmbach 2001.

186 Korda 2018, S. 62 und öfter. Die monofokale Linearperspektive analysiert Korda als eine veraltete, den Standort des Künstlers exakt fokussierende Methode. Sie bezieht sich dabei auf die Arbeiten von Jonathan Crary und Lorraine Daston.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> convinces viewers of the mechanical objectivity of the image since it denies the bodily presence of the author, and therefore any interference on the part of an active will, a physiologically variable body or the environment itself. […] The existence of an embodied subjective self, in the body of either the draughtsman or the viewer, is entirely suppressed, and the newspaper's readers are led to believe that they are seeing the event for themselves.[187]

Zunächst ist einzuwenden, dass der Blick aus halber Höhe eine Konvention der Vedute, nicht nur von Straßenbildern, sondern auch Landschaften darstellte, die sich, einmal seit dem 17. Jahrhundert etabliert, hartnäckig hält, vielleicht auch, weil so in der Übersicht die Motive wie Monumentalbauten mit ihrem aus Architekturen und Personen bestehenden Zusammenhang in einem gewissen Gleichgewicht des Interesses dargeboten werden konnten. Es sei auch daran erinnert, dass derartige Veduten sich seit der Mitte des 18. Jahrhunderts eigneten, mittels Apparaturen dem Publikum die Illusion des Dabeiseins – also gerade keine räumliche Distanz – zu verschaffen. Diesen Argumenten könnte entgegengehalten werden, dass äußerlich ähnliche Formate und Verfahren der Darstellung auf eine vollständig verschiedene Wahrnehmung und Bewertung treffen können. Tatsächlich wurde das alte Verfahren, den Zeichner als Beglaubigung mit ins Bild zu setzen, nicht mehr oder nur noch selten angewendet. Aber gerade in den ersten Jahren der illustrierten Presse war es üblich, den Zeichner als Reporter und damit als Zeugen für die Richtigkeit des Bildes im Text des Journals zu beglaubigen.[188] Zudem waren in der britischen Presse genauso wie auf dem Kontinent Signaturen der Zeichner und der Holzstecher die Regel, oft wurden die Autoren der Bilder in den Legenden oder im Text genannt. Dies traf in vielen Fällen auch auf das Foto, das mechanisch erzeugte Bild, zu: Signaturen der Fotografen sicherten nicht nur das Urheberrecht, sondern waren ein Beitrag zur Bestätigung eines Status als Autor, in einer um die Mitte des 19. Jahrhunderts lange nicht abgeschlossenen Debatte.

Die oben genannten Autorinnen lenken aber den Blick auf das Phänomen der thematischen Kontinuität, die das Bild der Straße in der Stadt – und dann der Großstadt – seit den Anfängen im 17. Jahrhundert prägt: Es gibt keine Konflikte, allenfalls etwas Missgeschick. Die Straße erscheint durchgehend als ein belebter Ort, in positivem Sinn trägt die Geschäftigkeit, gleich ob sozial homogen oder divers, dazu bei, von der Wohlfahrt der jeweiligen Stadt zu überzeugen. Das konnte auch gar nicht anders sein. Das Publikum der Bilder, gleich ob einheimisch oder durchreisend, war in der Mehrzahl der Fälle wohlhabend. Es versicherte sich im Modus dieser Bilder

187 Korda 2018, S. 36.

188 Dazu am Beispiel der Bilder von der irischen Hungersnot in der englischen Presse vgl. Krause 2023, S. 247–258.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

seiner selbst oder erkannte jedenfalls, bei größerer sozialer Distanz, das Funktionieren des Gemeinwesens in der Summe seiner Teile, der vielen Straßen der Stadt.

2.6 Konkurrenz der Städte im Bild

Im Zeitraum von etwas mehr als einhundert Jahren wurden Veduten von Straßen in den großen Städten Europas zu einem wichtigen Thema der visuellen Dokumentation erhoben. Sie wurden durch die Anwendung der jeweils neuen grafischen Techniken geprägt und bestimmten deren Entwicklungen ebenso mit wie die Konjunkturen der Gebrauchsliteratur zu den Städten. Das Thema der Straßen in der Stadt als langgestrecktem, von Bauten in der seitlichen Ausdehnung bestimmtem Raum war erst spät zu den Bildtypen hinzugetreten, die der Darstellung von Städten galten. Nach Straßenbildern niederländischer Städte im 17. Jahrhundert und venezianischen Stadtansichten des 18. Jahrhunderts blieben im hier untersuchten Zeitraum gemalte Veduten eine Seltenheit. In den zahlreichen grafischen Veduten hatten deren Produzenten mehrere Schwierigkeiten zu bearbeiten. Die Blätter standen in einer Spannung zur Dokumentation einzelner monumentaler Bauten, wie Kirchen und Palästen, die sie seit Vorläufern im Rom Papst Alexanders VII. in ihren urbanen Kontext einzubetten lernten. Damit konnten innenstädtische Straßen zu einem gewichtigen Bildthema werden. Der architektonisch gefasste Raum der Straße als Bildthema stand zudem in Spannung zur Darstellung der Straße als sozialer Raum, in dem die lokale Bevölkerung und Fremde unter- und miteinander interagieren. Darstellungen von Baumonumenten sowie von Bewohnerinnen und Bewohnern der Städte als eigenständiges Sujet waren längst als Bildserien vertraut und bestanden unabhängig von den Veduten der Straßen weiter. Die Verbindung von Architekturen, Figuren und Darstellung des Straßenraums war also durch die Vedutisten zu leisten, ohne dass die genannten Motive zu beliebigen Staffagen verkamen.

Dies gelang und wurde mit unterschiedlichen Akzenten, die sich an den Orten und in den Zeiten der Entstehung oder auch der individuellen Prägung eines Zeichners herausbildeten, erfolgreich praktiziert. Die visuellen Aussagen zur großen Stadt differierten beträchtlich. Dies wurde an zahlreichen Beispielen für London und Paris dargestellt. Aber sie blieben über die Jahrhunderte in einem Punkt gleich: Die Hauptverkehrsadern in den Zentren der großen Städte wurden belebt gezeigt, allein geringfügige Störungen schienen das Publikum daran zu hindern, den jeweiligen Tätigkeiten nachzugehen oder zügig das angestrebte Ziel zu erreichen. Soziale Konflikte wurden allenfalls angedeutet.

Es wurde freilich sichtbar, dass nicht alle Formen der Darstellung und nicht alle Techniken in derselben Weise geeignet waren, die Eigenschaften wiederzugeben, die die große Stadt von allen anderen Formen des Wirtschaftens und Zusammen-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

lebens unterschieden: die Masse an Menschen und das Tempo der Aktivitäten, die sich in der Bewegung und Dichte des Verkehrs auf den Straßen ausdrückten. Mit der Entwicklung der grafischen und dann fotografischen Techniken war eine jeweils andere Annäherung an die Darstellung der vielen Menschen auf den Straßen und die Geschwindigkeit des Verkehrs verbunden. Ein hohes Tempo zu suggerieren – wie vom Publikum der Bilder in wachsendem Maß erwartet –, gelang nur in einer engen Zeitspanne des Wechsels von der einen oder anderen Bildtechnik zur jeweils nächstfolgenden. Denn statisch blieben auch die Fotografien, und Farbigkeit konnte nur durch Handkolorierung oder aufwendige Druckverfahren erzeugt werden. Dass Ort und Zeit exakt wiedergegeben seien, gehörte durchgehend zu den Selbstbehauptungen der Bilder und ihrer Titel.

Zu den Fragen, die nicht abschließend beantwortet werden können, gehört, welche Akteure und Akteurinnen das jeweilige Bild von der Straße in der jeweils spezifischen Form definierten. Es handelt sich um Grafiken. Sie wurden sowohl als Einzelblatt oder als Serie verkauft, entstanden für Stadtbeschreibungen, Reiseführer oder andere Druckerzeugnisse, und auch diese Bilder konnten einzeln verkauft werden. Die Mechanismen, die die Anpassung der Bildmotive und die technische Qualität der Erzeugnisse steuerten, sind kaum untersucht. So kann nur vermutet werden, dass die Produzenten auf Erwartungen von Kundinnen und Kunden reagierten, so dass das insgesamt harmonische Bild der Straße und ihrer Benutzung in Reaktion auf die anonym bleibende, vermutlich aber wohlhabende einheimische oder touristische Kundschaft hergestellt wurde. Dieses Publikum der Grafiken, das sich selbst in Reiseberichten äußerte oder diese konsumierte, konnte das Treiben auf der Straße als Spektakel genießen. Es gehörte zu der Gesellschaftsschicht, die von den früh- und hochkapitalistischen Entwicklungen profitierte; Sozialkritik oder auch nur die Darstellung von Alltagskrisen empfahl sich daher nicht, wenn man die Bilder absetzen wollte. Nur in wenigen Ausnahmefällen kann ein konkretes Rezeptionszeugnis die Reaktion auf die Veduten belegen. Die kollektiven und individuellen Erfahrungen mit den Verlusten, die die Umbauten der Stadt zur Folge hatten, werden im folgenden Kapitel dargestellt.

London und Paris konkurrierten in vielen Aspekten, und die Bilder der Straßen zeigen die Unterschiede deutlich, sie reflektieren die Konkurrenz und haben zumindest die Wahrnehmung der Kontraste zwischen Städten verstärkt. Zu den durchaus überraschenden Resultaten dieses Kapitels gehört, dass Pariser Straßen erst dann zu einem häufigen Thema der Vedutisten wurden, als sich mit der »Haussmannisation« eine gewaltige Differenz zwischen breiten, geraden Straßen neuen Typs und den gewundenen historischen Straßen der Stadt manifestierte. Veduten von Paris präsentierten die Stadt bis dahin und auch weiterhin als Kapitale der bedeutenden alten und neuen monumentalen Bauten von der Kathedrale Notre-Dame bis zur Opéra Garniers. London dagegen konnte in dieser Kategorie nur mit St. Paul's prunken. Für

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die Zeitgenossen, die London als Hauptstadt des Empire diskutierten, war es daher um so wichtiger, in der Gegenwart durch die Fülle an Bildern und an Textzeugnissen das herausragende ökonomische Funktionieren der Londoner Geschäftsstraßen vor Augen zu stellen. Erst spät im hier betrachteten Zeitraum, erst im Second Empire, traten die Bilder von Pariser Straßen zu diesem Wettbewerb an.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

3. Stadtumbau

3.1 Straßen und Stadtentwicklung

Seit dem Ausgang des 18. Jahrhunderts sind in London unzählige Bauarbeiter am Werk. Lautstark feiert John Britton in seinem *Original Picture of London* das Jahr 1825 als einen Höhepunkt in der Entwicklung der Stadt. Die glanzvolle Bilanz führt u. a. auf: den Buckingham Palace, den Tunnel unter der Themse, die Docks, das General Post Office, Regierungsgebäude in Westminster, die Erweiterung der Bank of England, einen Flügel des British Museum, die Terraces im Regent Park und 2000 Häuser in den Stadterweiterungen. Sie bilden zusammen mit der Macadamisierung einiger Straßen und Plätze sowie der »almost *universal* adoption of Gas for lighting the streets, shops, and public offices, &c., by which the safety and comfort of the people are materially increased«[189] die wesentlichen Punkte des »improvement«. Zwar gebe es noch viel zu tun – die Liste der Wünsche nach neuen Straßen und den Quais findet sich ein paar Seiten weiter –, aber Britton kann seiner Leserschaft aus dem In- und Ausland die Stadt mit ihren Attraktionen als moderne Großstadt vorstellen. Dass zu alledem nicht nur Geld gehört, sondern erst einmal der Platz durch das Freiräumen von bebauten und bewohnten Arealen geschaffen werden muss, interessiert ihn auch in der revidierten Ausgabe von 1833 wenig. Immerhin muss er bei einigen Projekten angeben, dass sie erfolglos beendet oder unterbrochen werden mussten. Zudem verändert er sein Verständnis des Stadtumbaus: »A leading feature of the present age is *improvement*: from the palace to the cottage – from the monarch to the peasant – something has been recently done, is now in progress, or is projected, either for individual or general benefit. [...] Private houses, though not better built, are now certainly better adapted to administer the domestic comforts and even luxuries of their inhabitants.«[190] Immerhin erwähnt Britton, dass für den Platz, an dem die National Gallery errichtet werden soll, eine erkleckliche Menge an Häusern abgerissen wurden – »have been taken down.«

Es blieb vor allem den ausländischen Autorinnen und Autoren überlassen, Struktur, Aussehen und Zustand der Mehrzahl der Bauten an den Londoner Straßen zu beschrei-

189 Britton 1826, p. xv–xvi [Erste Ausgabe 1802 unter dem Titel The picture of London for 1802]. Zum Verfasser vgl. Britton, John (1771–1857), J. Mordaunt Crook, in: Oxford Dictionary of national biography 2004/2009, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/3458.

190 Britton 1833, p. xiv. Noch um 1805 hatte Britton im *Prospectus for architectural antiquities of Great Britain* als Motiv für sein Werk »many fine [...] Buildings [...] entirely obliterated, and others [...] daily falling a prey to the slow but sure dilapidations of time, and the reprehensible neglect, or destructive hand of man« genannt (Adams 1983, S. 210). Gemeint waren Bauten aus dem Mittelalter.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ben. Die Geschäfte und ihre Schaufenster seien glanzvoll, aber die Bauten erbärmlich – mit Ausnahme des Londoner Westends, insbesondere der Regent Street. »Pire que ce qu'on appelle à Paris la Cité«, gehe es in London teilweise zu.[191] Die schnelle Veränderung der Stadt durch eine Erneuerung und Modernisierung beschäftigte dagegen die Fremden und die Einheimischen gleichermaßen. Die Gegenwart der Stadt als Öffnung in die Zukunft war, wie die Fülle an Veduten zeigt, marktgängig.[192] Bilder, die dokumentieren, was dabei an Bausubstanz, an Wohnungen, Geschäften, Coffeehouses und Werkstätten verloren ging, oder gar Bilder, die den Abriss ganzer Häuserzeilen zum Thema machten, kamen jedoch erst nach und nach auf. Daher wird hier der Versuch unternommen zu zeigen, wie der Stadtumbau in seiner Prozesshaftigkeit zum Thema von Bildern wurde. Der Blick wird damit ferner auf das Gewordensein der Stadt gelenkt, wie ihre Geschichtlichkeit in das Bewusstsein der Zeitgenossen gelangte. Diese offenbarte sich nicht nur in der Historie ihrer herausragenden baulichen Monumente, sondern auch im gewöhnlichen Baubestand der Plätze und Straßen.

Es müssen dabei sowohl die grafischen Techniken und Stile als auch Vertriebsformen von Bildmaterial betrachtet werden. Denn das Motiv von Abriss und Verwertung des Baumaterials von Häusern und Häuserzeilen erschien zuerst in einem dokumentarischen Modus von Zeichnungen und Radierungen, um dann im Fall prominenter Bauten zum Ereignisbild in Aquarellen und Lithografien aufgewertet zu werden. Ab etwa der Mitte des Jahrhunderts wurden die großflächigen Abrissmaßnahmen in den Bildern der illustrierten Presse zum Spektakel. Zu diesem Zeitpunkt übernahmen die Pariser Presseerzeugnisse bei diesem Thema die Führung. Der vergleichende Blick auf London und Paris, der im Zitat schon angeklungen ist, kann also dabei helfen, die Eigenarten der Darstellungen und des Bildermarktes zu erkennen sowie die wechselseitigen Beziehungen und Konkurrenzen der beiden Metropolen aufzuzeigen.

Bilder enthalten Bewertungen. Daher sollen im folgenden zunächst Lob und Kritik der großen städtebaulichen Veränderungen in den ersten beiden Dritteln des 19. Jahrhunderts an wenigen Bildbeispielen aus London und Paris dargestellt werden. Wenn sich die kunsthistorische Forschung den städtebaulichen Veränderungen der beiden Großstädte und den damit verbundenen Verlusten an Bausubstanz widmete, dann interessierten entweder die Vorzüge für die Funktionalität einer modernen Stadt und deren Charakter, der in neuen Monumentalbauten kulminierte, oder zentrale Themen waren die soziale Segregation und die Wohnungsnot, die nach Abriss vieler innenstädtischer Häuser die wenig begüterte und arme Bevölkerung be-

191 Grosley 1774, Bd. 1, S. 46, zur billigen Bauart S. 109ff., zum Westend S. 55ff. Der Kontrast zwischen der City sowie den alten Straßen von Westminster und dem Westend wird topisch, auch der Vergleich mit Paris. Siehe u. a. Archenholz 1791, S. 163; Meister 1795, S. 52–54; Göde 1806, Bd. 1, S. 15; Barjaud/Landon 1810, S. 8, S. 38f., S. 41, S. 44; Pückler-Muskau 1831, S. 43–45; Heine, Englische Fragmente, 1970, S. 144–145; Lewald 1850.

192 Adams 1983, p. xii–xiv; Nurse 2017.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

traf.[193] In Folge der systematischen Stadterneuerung, die sich mit den Personen des Kaisers Napoleons III. und des Präfekten Baron Georges-Eugène Haussmann verbindet, hat möglicherweise die Entwicklung von Paris in der internationalen Forschung mehr Aufmerksamkeit gefunden, zumal sie durch diese Konzentration auf wenige Jahrzehnte leichter greifbar war und ist. Demgegenüber wird hier versucht, die Paris zeitlich teilweise vorausgehenden Maßnahmen in London und deren reiches, allerdings über mehrere Jahrzehnte verstreutes Bildmaterial gleichgewichtig zu den Pariser Verhältnissen zu behandeln.

Stadtentwicklung als Eingriff in dicht bebaute Zentren ist immer konfliktbeladen. Dies ist in den letzten Jahrzehnten für London und Paris mit besonderem Interesse für die Opfer der Wohnungsverluste, nämlich die großen Mengen an Personen, die bei steigenden Mieten in die suburbanen Peripherien umziehen mussten, dargestellt worden. Soziale und ökonomische Abgrenzungen innerhalb der städtischen Bevölkerung sind in den Jahren der Industrialisierung schwierig, und zwischen Haushalten, deren Vorstände einen oder keinen Beruf erlernt hatten bzw. ganz oder zeitweise ohne Arbeitseinkünfte waren, bestanden nur graduelle Unterschiede.[194] Während für dieses Phänomen in der Forschung inzwischen das Bewusstsein zugenommen hat, fehlt es für die erste Jahrhunderthälfte weiterhin an Untersuchungen über die große Gruppe an Personen, die teils dem produzierenden Handwerk, teils dem Einzelhandel zugeordnet werden können.[195] Aber auch diese Personen wurden, selbst wenn sie direkt als Eigentümer des Hauses von Entschädigungen für das Gebäude und den Ausfall an Geschäften profitieren konnten, durch den Umzug in andere Ladenlokale in Risiken getrieben. Gerade weil Händlerinnen und Händler für die Frequentierung und das Erscheinungsbild der großstädtischen Straßen besonders wichtig waren, soll hier versucht werden, diese Gruppe in den Bildern der städtischen Straßen aufzuspüren. Dabei können die grundsätzlichen Unterschiede in der Auffassung von Stadtraum aufgezeigt werden, zwischen einer quartiersbezogenen Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner einerseits, der den ganzen Stadtraum umfassenden Perspektive der Planer und Entscheider andererseits.[196] Die besondere Herausforderung dieses Unterfangens resultiert aus dem Umstand, dass die

193 Summerson [1947] 2003; Olsen 1964; Arnold 1995, S. 37–50, S. 132f.; Arnold 2000; Flinn 2012; Roncayolo 1989, S. 222–231; Des Cars/Pinon 1992; Jordan 1996; Carmona 2002; Meyer 2022.

194 Zu den Schwierigkeiten der Abgrenzungen zwischen »labourer« und »lower middle class«, vor allem in den Jahren vor 1840, vgl. Hobsbawm 1968, S. 276–278; Schwarz 1982; Schwarz 1992; Harvey u. a. 1999; für Pariser Verhältnisse vgl. Ratcliffe/Piette 2000, für eine Analyse älterer Versuche, S. 310f.

195 Vgl. dagegen für die Zeiten nach der hier interessierenden Phase und die London Corresponding Society (1792–1799) Williams 1989, für das Second Empire und die Dritte Republik, mit Blicken auf die Nachbarstaaten die Untersuchung von Nord 2017.

196 Vgl. Backouche 1999; Backouche 2000; Flinn 2012.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Bilder und die Texte, die sich der Zerstörung innenstädtischer Häuser und Straßenzüge oder der Konfrontation von Altem und Neuem widmen, auf einen Absatzmarkt angewiesen waren. Welche Effekte in den Bildern dieser Randbedingung geschuldet sind, wird im Einzelnen aufzuzeigen sein.

3.2 Bilder vom Abriss

Als Beispiel sei zunächst ein Aquarell von George Scharf aus seinem Nachlass herausgegriffen, das den Aktivitäten der Londoner »Improvements« rund um Charing Cross gilt (Abb. 40).[197] Während im Eckhaus auf der linken Straßenseite die Geschäfte des Textilienhändlers Belsher weitergehen und farbenprächtige Tuche vor der Tür die Kunden anlocken sollen, haben der Silberschmied Purse and Son, das Army and Navy Kaffeehaus, die Lebensmittel- und Käsehändlerin Hicks sowie ein weiterer Laden schon aufgeben müssen. Gut ist die unterschiedliche Form der Ladenfronten zu erkennen. Gegenüber dem verglasten Schaufenster des Tuchhändlers – auch der gegenüberliegende Laden mit den Silberwaren war modern – fällt der mit verschiebbaren Planken versehene Laden der Gemischtwarenhändlerin Hicks als altertümlich und bescheiden auf.[198] Vier Häuser werden abgerissen. Teils stehen bloß noch Reste des ersten Stockwerks, teils nur das Erdgeschoss, teils bleibt allein die Zwischendecke zum zweiten Stock übrig. Ein Bauarbeiter seilt in einem Eimer Ziegel ab, damit sie der Fuhrmann des einspännigen Karrens abfahren kann. Andere heben die Deckenbalken auf, damit sie, wie am übernächsten Haus zu sehen ist, heruntergelassen werden können. Dort trägt ein weiterer Arbeiter ein Brett aus der Ladentür. Häuser abzureißen ist Handarbeit, und Baumaterialien können verwertet werden. Alles scheint geordnet vor sich zu gehen. Nur wenig Material liegt herum, es gibt keinen Staub. Das bürgerliche Paar, der Herr mit Gehrock und Zylinder, die Frau im roten Kleid mit Strohhut und Schirm nehmen ebenso wenig wie die anderen Passanten Notiz von den Arbeiten. Der Himmel ist bedeckt, von Westen strahlt die schon recht tief stehende Sonne auf die Szenerie. Folgt der Blick der Straße in die Tiefe, kann man erkennen, dass auch auf der linken Straßenseite Häuser abgerissen werden.

Das Aquarell ist reich an Aufschriften. Es werden nicht nur die Ladenschilder in ihren unterschiedlichen Schrifttypen und Farben mitgeteilt, es gibt auch eine provisorisch anmutende Aufschrift des Straßennamens am ersten Haus links: ST. MAR-

197 British Museum, Inv. Nr. 1862,0614.118, Bei den Maßangaben sind wohl Höhe und Breite vertauscht [https://www.britishmuseum.org/collection/object/P_1862-0614-118 15. 02.2025]. Die Literatur zu Georg Scharf ist übersichtlich: Jackson 1987; Kierkuć-Bieliński 2009; Huber 2010; Huber 2012.

198 Vgl. die Bemerkungen von Smith zum Laden in Nr. 96 (»one of the oldest colour shops«) St. Martin's Lane (Smith 1829, Bd. 2, S. 228).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



40 George Scharf: Charing Cross, 1830, Aquarell und Gouache, London, British Museum.

TINS LANE. Vor allem stechen die weiß gehaltenen Schilder heraus. Das Schild mit dem Straßennamen CHARING CROSS hat als Zutat die Jahreszahl »in 1830« erhalten, und am Haus »Hicks Grocer« ist auf dem Schild, mit dem die Tür halb vernagelt ist, zu lesen: »G. Scharf removed to 14 Francis Street.« »G. Scharf« ist auch der Name in der Signatur, mit der das Aquarell bezeichnet ist.

Die alltäglich erscheinende Szene wird durch die Aufschrift zu einem Selbstzeugnis des Zeichners: George Scharf dokumentiert mit dem Blatt das Haus und dessen Nachbarschaft, in das er 1820 eingeheiratet hatte, und erwähnt den Umzug in das Londoner Westend, freilich nicht in dessen vornehmsten Teil. Seine Schwägerin Mary Hicks war Inhaberin des Ladens, im Obergeschoss wohnten Scharf und seine Frau Elizabeth mit den beiden Kindern George und Henry.[199] Freilich handelt es sich um ein vollkommen unsentimentales Dokument, weder ist das Haus besonders hervorgehoben noch werden die Ruinen durch ihre Form oder Beleuchtung dramatisiert. Zudem wird zwar der für innenstädtische Veduten übliche hohe Augenpunkt angenommen, aber der Kirchturm von St. Martin-in-the-Fields, der ein Hauptmotiv sein könnte, ist abgeschnitten und dient so nur zur Bestätigung der Ortsangabe.

199 Zur Biografie und den Wohnorten der Familie vgl. Jackson 1987, S. 4–18; Jackson, Peter, in: Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/24795; Huber 2012, S. 10–54.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



41 George Scharf: Corner of St Martin's Lane, August 1830, Grafitstift, London, British Museum.

Dass dieses Blatt dennoch für Scharf eine Bedeutung hatte, erweist seine Ausführung als Aquarell, die über einer Stiftvorzeichnung erfolgte. Denn Scharf nahm die gesamte St. Martin's Lane – beide Seiten – in Zeichnungen mit dem Stift auf. Der Grad der Ausführung hin zu einem verkaufsfähigen Blatt ist dabei unterschiedlich, er reicht von einer flüchtigen Skizze, die mit Farbnotizen versehen ist, über sorgfältig ausgearbeitete Studien mit dem Stift zu einigen wenigen aquarellierten Zeichnungen.[200] Einen Einblick in Scharfs Arbeitsweise kann ein weiteres Blatt aus derselben Straße geben. (Abb. 41). Wenige Zeit später – im August 1830 – sind die Abrissarbeiten fortgeschritten, so dass der Turm von St. Martin-in-the-Fields besser zu sehen ist. Auch hier bilden das Schwinden des Baubestands auf der Ostseite und der Kontrast zu der unberührten Häuserzeile auf der Westseite das Thema der Zeichnung. Die noch unberührten Häuser links sind zeichnerisch mit präzisen Strichlagen erfasst, wobei die Kante des Eckhauses als verschattetes Repoussoir dient. Bei den Abbruchhäusern rechts überwiegen dagegen die Farbnotizen. Der Standort ist höher angenommen. Zur Orientierung tragen die Beischriften mit Bezeichnungen der Häuser bei.

Scharf befasste sich zeichnerisch mit St. Martin's Lane, Charing Cross und dem Strand seit 1824. Die Dichte an überlieferten Blättern zu dieser Gegend wuchs an,

200 Die Blätter zu St. Martin's Lane sind mehrheitlich von Jackson 1987, S. 19–32 zusammengestellt. Vgl. auch O'Byrne 2012.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

seit 1826 im *Charing Cross Improvement Act*[201] die Sanierung des Gebiets durch Straßendurchbrüche und die Anlage eines großen Platzes, des späteren Trafalgar Square, entschieden war. Die von John Nash in den Grundzügen seit 1812 vorgesehene Maßnahme zur besseren Anbindung des Regierungsviertels an die City und zur Verbindung von Charing Cross nach Norden, entlang der St. Martin's Lane, hatte »the advantage of getting rid of a vast number of bad and unsightly houses, which were at present crowded together in the vicinity of St. Martin's-church«.[202] Die Maßnahme konnte nach der Fertigstellung der Regent Street realisiert werden, sollte sich aber lange, wie im Geflecht der Finanzierungs- und Zuständigkeitsfragen in der Londoner Stadtbaugeschichte häufig, bis weit in die 1840er Jahre ziehen.[203] Am Anfang hatte der von Scharf in vielen Zeichnungen dokumentierte Abriss der Häuser in der St. Martin's Lane, zur Freilegung des Bauplatzes an der Ostseite des Platzes und damit der freien Sicht auf die Fassade von St. Martin-in-the-Fields, gestanden.[204]

3.2.1 Der Blick der Antiquare

Wann wurde die Wohnbebauung im Zentrum der großen Städte erinnernswert? Und welche Motivationen für die visuelle Erinnerung des Verlustes oder gar der Aktivitäten zur Zerstörung der Bauten lassen sich aus den Bildern ablesen? Im Unterschied zu Paris wurden die Straßen der Londoner City seit etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts in unzähligen Ansichten – Einzelblättern und Serien – abgebildet. In den meisten Fällen bildete ein prominentes Bauwerk oder Denkmal eine Art »Point-de-vue« des Blatts, doch waren die Menge an Menschen sowie die Fülle und Vielfalt der Ladengeschäfte ein ebenso wichtiges Thema der Bilder. Es gab also einen Markt für Veduten der städtischen Straßen, die von der Prosperität Londons künden. Dabei bildete

201 Der vollständige Titel lautet: Bill to extend to Charing Cross Powers of Act for making more convenient Communication from Mary-le-bone Park; and to enable Coms. of Land Revenues to grant Leases of Carlton Place, 23.03.1826, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1826-009772?accountid=14571 [15. 20.2025]. Das Projekt wurde im House of Commons, Sitzung vom 21.03.1826, vorgestellt: 19th Century House of Commons Hansard Sessional Papers Hansard Second Series, Bd. 15, Cc. 63–69, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t71.d76.cds2v0015p0-0002?accountid=14571 [15. 20.2025]. Im Annex des Bandes sind die Pläne der Maßnahmen abgedruckt.

202 Charles Arbuthnot, bei der Vorstellung der Pläne (wie vorige Anmerkung).

203 Vgl. Commissioners of Woods, Forests, and Land Revenues: Fifth Report, Appendix, Index, London: 1826, hier S. 12–13 sowie die Pläne im Anhang, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1826-009879?accountid=145 [15.02.2025].

204 Zur freien Sicht auf die Fassade vgl. z. B. Shepherd, in: Elmes 1827, S. 124. Kritisch sieht dies Pugin, allerdings erst in der zweiten Auflage des Werks. Die Kirche habe durch die Maßnahmen an Wert verloren, »the most imposing appearance when viewed at a short distance in front of it, or obliquely from St. Martin's lane« bestehe nicht mehr (Pugin/Britton 1838, Bd. 1, S. 169).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sich eine Art Kanon an Bildgegenständen, in den aus dem Bauboom im Westend nur die Regent Street aufgenommen werden sollte. Von diesen Veduten führt kein Weg zu George Scharfs nüchtern beschreibendem Blick auf den Abriss von Häusern, die aus der Zeit nach dem Großen Brand von 1666 stammten und die weder aus historischem noch bauhistorischem Interesse Aufmerksamkeit auf sich zogen. Auch die Straßenansichten, die kein bedeutendes Bauwerk fokussieren, sind in diesen Veduten allenfalls durch Konventionen zu Augenpunkt und Blickwinkel vorbereitet. Ein ökonomischer Erfolg war Scharf damit nicht beschieden. Dazu mag neben dem Gegenstand auch das Fehlen jeden Sentiments beigetragen haben, das dem Betrachter eine Bewertung des Gesehenen ermöglicht hätte. Aus seiner Fähigkeit zur genauen Beobachtung und aus seiner Beherrschung zahlreicher druckgrafischer Techniken konnte Scharf ein bescheidenes Einkommen, vor allem aus geologischen, botanischen und zoologischen lithografischen Illustrationen, realisieren.[205] Auch andere topografische Zeichner und Stecher seiner Generation wie Robert Blemmell Schnebbelie (1781–1847) oder Thomas Hosmer Shepherd (1793–1864) starben verarmt.[206]

Um Antworten auf die gestellten Fragen näher zu kommen, sollen in einem ersten Schritt für die Jahre seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert bis um etwa 1850 die Varianten auf das Thema »Londoner Häuser im Abriss« vorgestellt werden, bevor die Bewohner und Besitzer selbst zu Wort kommen. Danach weitet sich der Blick auf die Verhältnisse in Paris. Den Abschluss bildet ein systematischer Vergleich der Darstellungen zu städtebaulichen Maßnahmen in beiden Städten aus den Jahren 1850–ca. 1880. Die Periodisierung folgt weder politischen noch ökonomischen Umständen, also weder den Regierungszeiten der britischen Könige und der Königin oder der französischen Herrscher, sondern den Entwicklungen auf dem Markt der Veduten und der illustrierten Presse, die freilich nicht unabhängig von politischen Entwicklungen war.[207]

Als Beitrag in der antiquarischen Tradition ist das Lieferungswerk *Londina illustrata* anzusehen, das der Händler Robert Wilkinson ab 1808 herausgab. Es wuchs bis 1834 auf zwei Bände mit 206 Tafeln und entsprechenden Textseiten heran und wurde nachträglich thematisch, nach Bauaufgaben, geordnet.[208] Wilkinson reagiert auf die Wünsche nach alten Ansichten der Stadt, indem er Blätter von Wenzel Hollar nachstechen lässt. Originell ist er, indem er den alten und den gegenwärtigen Zustand auf einem Blatt gegenüberstellt.[209] Für sich genommen, sind die Bauten aus der Zeit nach dem Großen Brand aber nicht bildwürdig. Seine Originalität beweist Wilkinson auch,

205 Eine Übersicht der Arbeiten bei Huber 2012, S. 25–24.

206 Zu Schnebbelie vgl. F. M. O'Donoghue, revised by Rosie Dias, in: Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/24811; Thomas Hosmer Shepherd (1793–1864) vgl. Lucy Peltz, in ebenda, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/25331.

207 Vgl. u. a. St. Clair 2004.

208 Londina illustrata 1819; vgl. Adams 1983, Nr. 131, 10, S. 307–323. Vgl. Peltz 1999.

209 Londina illustrata 1819, Bd. 2, Customs House, Taf. vor S. 17, Cold Harbour, Taf. vor S. 31.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

indem er den Gebäuden und Straßenzügen einen Grundriss oder Stadtplan zuordnet. Dabei steht er durchaus nicht immer auf der Seite der verschwundenen Bauten.

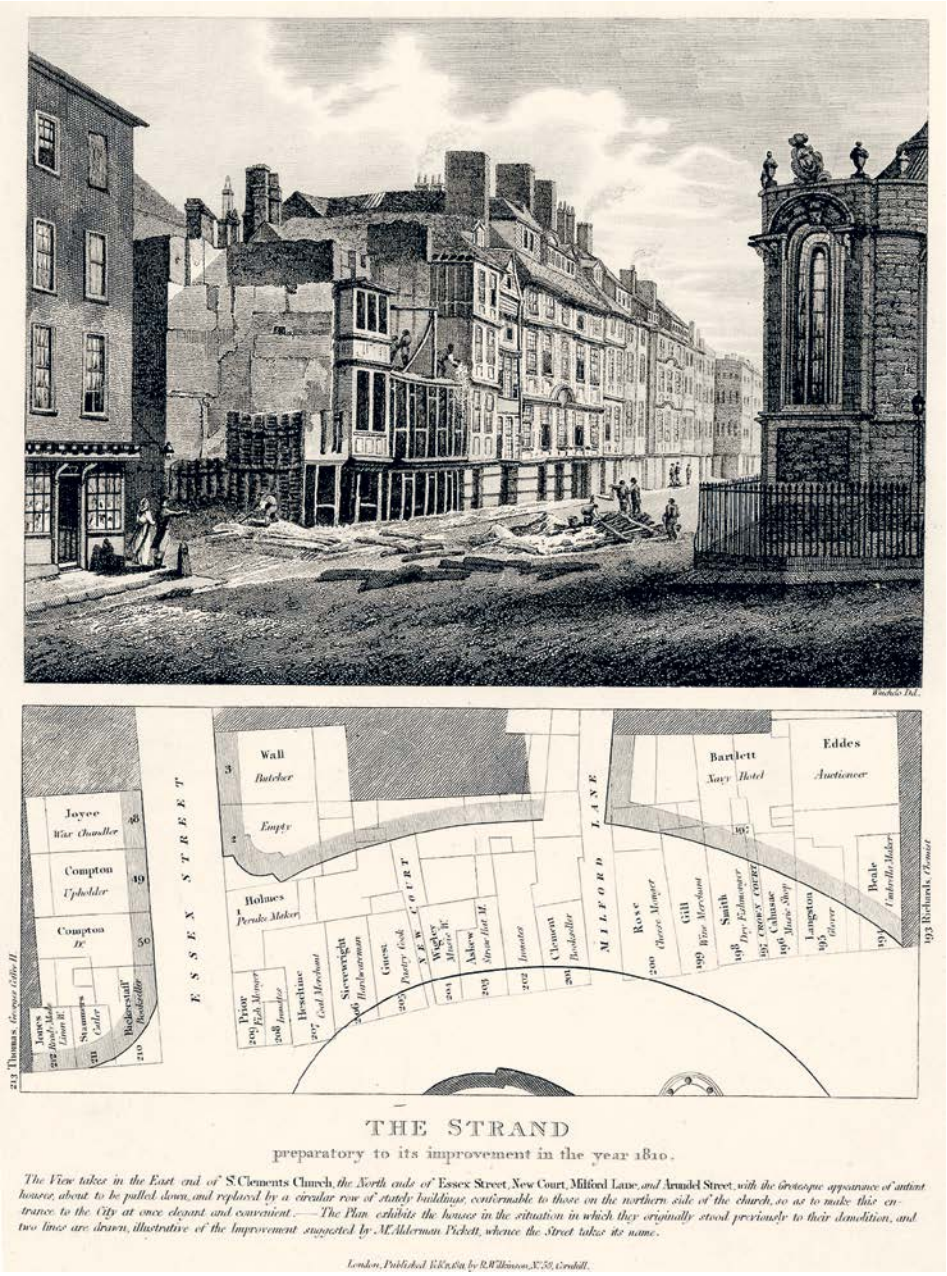
Zu den wenigen urbanistischen Eingriffen in die Substanz gehörte die Verbreiterung des Strand als eine Umfahrung von St. Clement Danes, die auf Initiative des Alderman Pickett erfolgte (Abb. 42).[210] Nachdem auf der Nordseite der Kirche der Engpass, den die Häuser der Butchers Row bildeten, beseitigt war, wurde 1810 die Südseite nachgezogen. Das von John Mayle Whichelo gezeichnete Blatt enthält eine Ansicht der Abbrucharbeiten, wobei der Text keinen Zweifel am Wert der Maßnahme lässt. Zu sehen ist »the Grotesque appearance of antient houses about to be pulled down and replaced by a circular row of stately buildings«. Whichelo bemüht sich sichtlich, dem Thema etwas Spannung zu geben. Die Ecke der Kirche bildet ein Repoussoir, das Morgenlicht fällt auf die Fassaden der Häuser und die Baustelle. Mitten auf die Straße schichtet der Zeichner einen kleinen Haufen Baumaterialien, auf denen sich zwei Figuren aufgestellt haben. Sie scheinen die Aktivitäten zu kontemplieren – ein Motiv, das aus den römischen Ruinenbildern des 18. Jahrhunderts bekannt ist. Sogar für den gewählten Zeitpunkt, für einen frühen Morgen, ist die Straße, einsam, leer, nicht passend zu den Erfahrungen, die den Häuserabbruch motivierten:

> No part of London required improvement more than this of the Strand, prior to the time of taking down the old houses, to widen and enlarge the street, in the year 1810. The footpath in many places being scarcely two feet in width, passengers were frequently driven into the street, at the imminent hazard of being run-over by the great number of coaches and carts that were continually passing and repassing; the distance of the churchyard railing from the houses was so inconsiderable, that the carriages could scarcely clear themselves in passing each other; and if a waggon or cart of more than ordinary dimension, came in contact with almost any other vehicle, it rarely failed occasioning a stoppage for a considerable length of time, to the great danger and annoyance of all persons who might happen to be on the spot. The Strand being the principal and leading line thoroughfare to the city, made it a scene of continued resort and bustle throughout the day; and during nine months in the year there was scarcely any difference in cleanliness or safety between the flag-stone pavement and the highway road.[211]

210 Das Aquarell, das als Vorzeichnung diente oder auch separat verkauft werden konnte, befindet sich in den London Metropolitan Archives. Lambert 1806, Bd. 3, S. 462, datiert den Beginn der Arbeiten auf der Nordseite auf 1793. Ein Projekt von Georges Dance, das dem Endzustand ähnelt, ist auf 1794 datiert (Descat 2002, S. 78–80); White 2007, S. 19f.

211 Londina illustrata 1819, Bd. 1, S. 21.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



42 John Mayle Whichelo: The Strand, Radierung, London, British Museum.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Londina illustrata und darin besonders das Blatt zum Strand stellen unter den antiquarisch geprägten Ansichten eine Besonderheit dar, indem sie den Straßenzug, nicht ein Einzelgebäude, in den Blick nehmen. Freilich überwiegen auch in diesem Werk die Auskünfte zu individuellen Baumonumenten und Häusern: Getreu dem Titelblatt des Gesamtwerks, dass Geschichtsschreibung und Zeichnung für die Denkmalsetzung der Vergangenheit zusammenwirken müssen, liefert der Text, der von verschiedenen Autoren stammt, eine Ereignisgeschichte zu den hochgestellten Persönlichkeiten und deren Wohnsitzen, die durch Händler und die nun dem Abriss preisgegebenen Häuser ersetzt worden waren.

John Thomas Smith, der als Zeichner, Stecher von Londoner Veduten und Personen des Straßenlebens sowie als Autor von Erinnerungsbüchern erfolgreich war, produzierte seit den 1790er Jahren immer wieder Ansichten von Londoner Häusern und Straßen.[212] Bauten, die nach dem Großen Brand entstanden waren, interessierten ihn eben so wenig wie die Neubauten, die seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert entstanden waren. Die Auswahl der Motive in den 1791 begonnenen *Antiquities of London*[213] folgt zwar einem besonderen Interesse an den Geschehnissen, deren Schauplatz die Gebäude bildeten, aber es können auch Bauten »only as curious specimens of ancients modes of building in the metropolis«[214] aufgenommen werden. In der *Ancient Topography of London* von 1815 sind die Bauten in drei Gruppen aufgeteilt – in *Sacred Architecture*, *Public Architecture* und *Domestic Architecture*.[215] Zeitgleiche Sammlungen aktueller Wohnbauten lassen vergessen,[216] wie ungewöhnlich die Abbildung von alten, verfallenen Wohnhäusern in ihrem städtischen Kontext war, und Smith bedient sich zur Rechtfertigung seines Interesses in der Biografiensammlung von James Granger von 1769:

> I began with monarchs, and have ended with ballad-singers, chimney-sweepers, and beggars. But they that fill the highest and the lowest classes of human life, seem, in many respects, to be more nearly allied than even themselves imagine.[217]

Smith dokumentiert Bauten aus dem Elisabethanischen Zeitalter in der Bedrohtheit ihrer Existenz, sei es durch den erbärmlichen Zustand, der auch aus dem Einnisten von Personen aus den Unterschichten resultiert, sei es durch die Aktivitäten der Zerstörung

212 Zur Vita vgl. Peltz, Lucy: Smith, John Thomas (1766–1833), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2009, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/25867.

213 Smith 1791–1800; Adams 1983, Nr. 70, S. 162–168.

214 Smith 1791–1800, Taf. 60: Old Houses in the Butcher Row .[…] taken down 30 March 1798 […].

215 Smith 1815; Adams 1983, Nr. 115, S. 263–265.

216 Nur ein Beispiel: Krafft/Ransonette 1801–1812 (dreisprachig: französisch, deutsch, englisch); vgl. Duvette 2021b.

217 Granger 1769, Bd. 3, S. 325. Dasselbe Zitat führt Smith auch in den Vagabondiana von 1817 an.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



43 John Thomas Smith: Houses Lately Standing on the North Side of Long Lane, Smithfield Street, Radierung, London, British Museum.

im Rahmen des Stadtumbaus. Die Häuserreihe in der Long Lane in Smithfield ist nach der zeichnerischen Aufnahme im Mai 1810[218] im März 1811 verschwunden (Abb. 43).

Sie wird nach Schriftquellen und dem Augenschein – den Pilastern – ins Interregnum datiert und mit einem Werk von Inigo Jones verglichen. Während die Arbeiter schon dabei sind, das Dach abzudecken und der hintere Teil im Obergeschoss offensteht, hat der altmodische Laden im Erdgeschoss noch geöffnet. Er weist verschiebbare Planken – wie auch bei Mary Hicks in St. Martin's Lane – und eine Theke unter dem offenen Fenster auf. Im Haus daneben putzt eine Frau das Schaufenster. Hauptthema des Bildes ist die Wand zur Baulücke – Fachwerk, mit kleinen Steinen gefüllt und nicht sehr stabil anmutend. Auch das Straßenpflaster ist nicht im besten Zustand. Mit dem von rechts in die Straße hereinziehenden Straßensängerpaar wird daran erinnert, dass dieses Stadtviertel einmal Zentrum der Herstellung und Aufführung von »Street Ballads« war.[219] Im Blatt mit den Häusern der Leadenhall Street, die 1796, als die Vorzeichnung entstand, insgesamt noch besser »in Schuss« waren, gilt den Passanten besondere Sorgfalt (Abb. 44).

Vier von ihnen werden mit Namen bezeichnet, sie interagieren mit den Menschen aus fernen Ländern, deren Anwesenheit sich dem Sitz der East India Company in der Straße verdankt, und sie sind damit genauso dokumentiert wie die Häuser. Sie können Smith aber auch als Zeugen für interessante Begebenheiten aus dem vergangenen Jahrhundert dienen, wie der 1739 geborene Joseph Watkins, der Anekdoten über Hogarth überliefert.[220]

In der Bildanlage kommt es Smith darauf an, seine Motive in einem räumlichen Zusammenhang zu zeigen. Fast immer wird durch den schrägen Blickwinkel auch

218 Das Blatt mit aquarellierter Federzeichnung befindet sich im British Museum, Inv. Nr. 1880, 1113.4168.

219 Vgl. den Kommentar im Text S. 67f. Im Unterschied zur Vorzeichnung, in der sie schon musizieren, versetzt Smith in der Radierung die Straßensänger in Bewegung.

220 Smith 1815, S. 51f. Smith nutzt für die Figuren seine Studien zu seinen »Vagabondiana«. Darauf ist Alexander Roob 2014, nicht paginiert, ausführlich eingegangen. Die Beobachtung, dass Smith aus ästhetischen Gründen kein bürgerliches Publikum darstelle, ist sichtlich falsch.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



44 John Thomas Smith: Houses on the South Side of Leadenhall Street, Radierung, London, British Museum.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die geringe Breite der Straße angezeigt; den »Weitwinkel«, den die Vedutisten seiner Generation aus dem 18. Jahrhundert übernehmen, nutzt er nicht, zumal er vor allem hochformatige Bilder produziert. Damit ist er automatisch näher am Objekt. Als Radierer ist Smith ein Routinier: Solange die Architekturen und deren Details greifbar sind, d. h. Bauglieder rechte Winkel oder klar umschriebene Profile aufweisen, arbeitet er mit einem System aus einfachen Schraffuren oder Kreuzlagen, für die teilweise ein Lineal benutzt sein könnte. Wo Putz bröckelt oder organisches Material verrottet, löst sich die Führung der Nadel in kurze, krumme Haken und Bögen auf, die das Material mehr umschreiben als dessen Oberfläche wiedergeben. Das entspricht Smiths Auffassung zur Exaktheit der Dokumentation in Zeichnung und in Radierung:

> Topographical draughtsmen introduce more than they see, in order to make their productions picturesque; which, however they may again be tricked up by the engraver, who gives them a silvery effect, are intrinsically not worth a farthing; and I am sorry to say, that engravers in general of antiquarian matters, not only do too much to them, but frequently, in consequence of their ignorance in drawing, endeavour to disguise their defects by high finishing: – they give a polish to bodies which never had any, and make no distinction between crumbled stone and decayed wood, linen and metal.[221]

Es ist klar, dass der Gegenstand andere Anforderungen stellte als die aktuellen Neubauten, so dass die Blätter eher in die Kategorie der Veduten als in die der architektonischen Risse fallen. Die verkaufsfördernde Eigenschaft des »picturesque«, in die besonders seine Ruinenbilder der *Sacred Architecture* eingereiht werden können, eignete sich Smith in seinen Bildern der Häuser aus der Zeit vor dem Großen Brand durchaus an.[222] Smith kommentiert zwar negative Eigenschaften der Bauten wie die Brandgefahr, eine explizite Auskunft über den Nutzen oder Schaden, der durch den Fortbestand oder Abbruch der Gebäude entsteht, sucht man vergebens. Seine Haltung ist mehrdeutig, weil er sowohl die antiquarischen Diskussionen bedient als auch in der Verbindung von Architekturen und Straßenvolk die Veduten des 18. Jahrhunderts aufgreift.[223]

Hohes Alter, ästhetisch auffällige Besonderheiten und berühmte frühere Bewohner aus Politik, Literatur, Musik und Kunst begründen die Abbildung.[224] Antiqua-

221 Smith 1815, S. 1–2, auch zitiert von Smiles 2000, S. 63. Eine umfassende Bewertung der Stecher von topografischen Blättern und deren grafischer Stile gibt John Britton 1818 (Brief an den Herausgeber, in: Norris Brewer 1818, S. viii–xii.).

222 Peltz 1999, S. 486f.

223 Vgl. Peltz 1999, S. 488. Die klar positive Bewertung der Stadterneuerung, die Peltz Smith zuschreibt (S. 476), kann ich nicht erkennen.

224 Einen weiteren Schritt hin zum Genuss von Schaudergeschichten bietet 1844 das Diebshaus in der Chick Street, in West Smithfield, das während der Abrissarbeiten besichtigt werden konnte und zu

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

rische und archäologische Kenntnisse werden im Begleittext in ein Zustandsbild eingebracht, das möglichst viele Details erkennen lässt und genau datiert wird. Smith zeigt sich damit als ein Anhänger jener Strömung in der Diskussion um die Methoden der Antiquare, die getreue Bilder und das Nachforschen in Dokumenten als gleichgewichtig für die Wissensvermehrung betrachten.[225]

3.2.2 Alt und neu im Kontrast

Unmittelbare Gegenüberstellungen von altem und neuem Zustand werden in den Publikationen zur Geschichte und aktuellen Entwicklung Londons meist vermieden. Dies sei hier an Bildern gezeigt, die sich mit den Planungen zum Neubau des General Post Office verbinden lassen. Die Absicht, das Postamt in St. Martin's le Grand unmittelbar nördlich von St. Paul's Cathedral neu zu errichten, war spätestens ab 1814 bekannt. Der Bau nach Entwurf von Robert Smirke erfolgte zwischen 1825 und 1829. Vermutlich witterte John Girtin ein Geschäft, als er am 24. November 1815 eine Aquatinta mit »St. Martin's le Grand // The Scite [!] for the New Post Office / Drawn by the late Thomas Girtin« edierte und diese dem 5th Earl of Essex, der als Förderer zeitgenössischer Künstler bekannt war, widmete.[226] Eine zweite Fassung wurde am 24. Juni 1819 publiziert (Abb. 45).[227]

Thomas und John Girtin waren bei ihrer Mutter in St. Martin's le Grand aufgewachsen.[228] Das Haus (Nr. 3) ist auf dem Blatt, dessen Vorzeichnung meist auf ca. 1795 datiert wird, nicht zu sehen. Girtin wählte für die Darstellung der Straße ein Hochformat, so dass die Enge der Straße zum Ausdruck kommen kann. Wohin sie führt, kann

---

einem erfolgreichen Theaterstück motivierte. Vgl. dazu Smyth 2021. Eine parallele Erscheinung sind die Mystères de Paris von Eugène Sue (1843).

225 Smiles 2000, S. 23–45, zeichnet die Diskussionen nach, die sich an Altertümern, medizinischen und naturkundlichen Gegenständen seit etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts in der Royal Society und der Society of Antiquaries sowie deren Umfeld entspannen. Smiles sieht eine wachsende »tension between aesthetic and scholarly approaches to the past« (S. 60), insbesondere im Bereich der topografischen Werke zu den verschiedenen britischen Provinzen. Die Ansichten von Londons Bauten und Straßen behandelt er nicht. Vgl. auch die Beiträge in: Arnold 2003; Swenson 2013.

226 Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, Inv. Nr. B1978.43.873, hergestellt durch den Grafiker James Baily, https://collections.britishart.yale.edu/catalog/tms:41100 [15.02.2025].

227 British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.4202. John Girtin hatte sein Atelier 1816 durch Brand verloren. Dies kann die Neuauflage erklären. Zum Blatt vgl. auch Greg Smith, St Paul's Cathedral, from St Martin's-le-Grand, Thomas Girtin (1775–1802). An online catalogue, archive and introduction to the artist (London: Paul Mellon Centre for Studies in British Art, 2022), https://doi.org/10.17658/girtin/TG1394.

228 Morris, Susan: Girtin, Thomas (1775–1802), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2015, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/10777. Girtin wohnte demnach mit der Mutter in 3 St. Martin's Le Grand, ab 1797 in 35 Drury Lane, ab 1799 in 6 Long Acre, ab 1800 in 11 Scott's Place, Islington, nach der Heirat in St George's Row, Hyde Park.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



45 Thomas Girtin: St. Martins Le Grand, Lithografie, London, British Museum.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

man nicht sehen, aber sie wird beherrscht von der Kuppel von St. Paul's, die in einem effektvollen Kontrast mit dem säulenumstandenen Tambour über den eher gewöhnlichen Häusern zu schweben scheint. Thomas Girtin zeigt sich mit diesem Blatt beeindruckt von den Aquatinta-Drucken, die Thomas Malton ab 1781 publizierte. Für das Hochformat sei auf Maltons *Picturesque Tour* von 1792 verwiesen.[229] John Girtin verstärkt diese Ähnlichkeit, indem er das Blatt 1819 in Sepiatönen druckt, die auch Malton für die nicht-kolorierten Ausgaben seiner »Tour« verwendet hatte. Auch die vielen Personen, Wagen und Tiere sowie die Details an den Häuserfassaden, die Pflanztöpfe auf den Gesimsen und die Wäsche, die vom Dach herabweht, zeigen die Nähe zur *Picturesque Tour*, die allerdings vor und nach Malton und Girtins Blatt vornehmlich ein Thema für die Besichtigung fremder Länder oder Provinzen blieb.[230] Die Beischriften geben einen Fingerzeig, wie das Blatt aus Sicht des Herausgebers verstanden werden sollte. Zu sehen gab er die Gegenwart, denn die Kostüme wurden gegenüber der rund 20 Jahre alten Zeichnung modernisiert.[231] Die Legende weist auf die Zukunft, in der alles zugunsten eines Großbaus verschwinden würde. Wie eine Fußnote muten die Hinweise auf die bedeutende Vergangenheit aus dem frühen 8. Jahrhundert an, die in der Jurisdiktion von Westminster mitten in der City noch weiterlebt.[232] Selbstverständlich sind die Beischriften nur ein Notbehelf, um die Temporalität der Straße anzugeben, die nicht ins Bild gesetzt werden kann.[233]

Die Konfrontation von Altem und Neuem in der Gleichzeitigkeit wählt dagegen Clarkson Stanfield in seiner Vedute, die schlicht mit »The Post Office at St. Paul's from St. Martin's Le-Grand« betitelt wird, als sie 1833 in dem Lieferungswerk von

229 Malton 1792 (vgl. Kap. 2.4.1); Adams 1983, Nr. 72, S. 170–175.

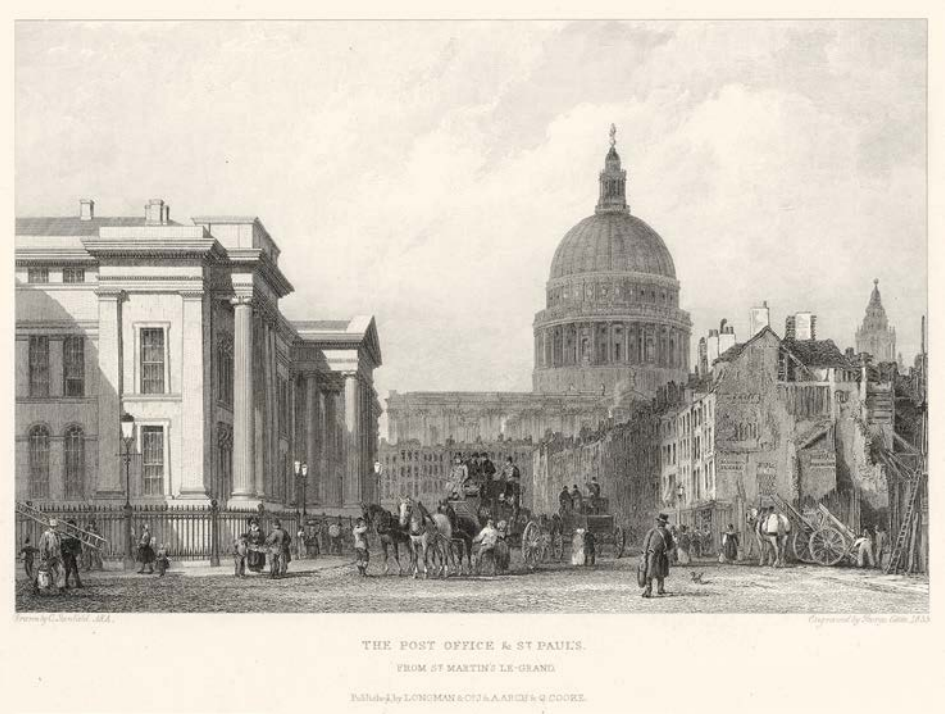
230 Vgl. Lamers-Schütze 1991. Die Briten waren insbesondere an der Normandie interessiert. Vgl. Taylor u. a., Bd. 1 [1820]. Dazu Le Men 2009.

231 Es sind derzeit drei Zeichnungen nachweisbar: 1. Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, Inv. Nr. B1975.3.1168; https://collections.britishart.yale.edu/catalog/tms:5879 [15.02.2025], laviert und aquarelliert, über braunem Stift, die Figuren auf der Straße sind ausgespart; 2. New York, Metropolitan Museum, Inv. Nr. 2002.435, Aquarell, https://www.metmuseum.org/art/collection/search/358475 [15.02.2025] (Smith 2002, Nr. 74 und Nr. 75); 3. London, Christies, 2019, Aquarell über Stiftvorzeichnung, mit Deckfarben gehöht, https://www.christies.com/en/lot/lot-6188398 [15.02.2025]. Dieses signierte Blatt zeigt bereits eine Modernisierung der Damenkleidung, weicht aber sowohl von den beiden anderen als auch von der Aquatinta-Radierung ab.

232 »St Martins Le Grand tho surrounded by the City, is in part subject to the Dean of Westminster: Here a large College was founded A.D. 700 by Wythred, King of Kent, & rebuilt & chiefly endow'd by two Noble Saxon brothers, Ingelris & Edward, about the year 1056, & even made independent of regal, papal, or other ecclesiastical power; & also had the dreadful privilege of sanctuary allowed to Murderers, Robbers &c &c a privilege most tenaciously vindicated by its holy rulers. The College was surrendered in 1548, when it was pulled down. / vide Pennant«.

233 Ähnlich auch Peltz 1999, S. 490f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



46 Clarkson Stanfield (Zeichner): The Post Office & St Paul's, from St. Martin's Le-Grand, Radierung, Yale Center or British Art.

George Cooke, den *Views of London and its Vicinity*, als Radierung erscheint (Abb. 46).[234]

Das Licht der Morgensonne streift über das Postgebäude und beleuchtet gerade so viel, dass die ionische Ordnung der Säulen, Gebälk und Giebel erkennbar ist. Gegenüber fällt das Licht auf eine Baulücke und eine Ecke der restlichen Häuserzeile von St. Martin's le Grand – die Schornsteine bilden das Pendant zum klassischen Gebälk der Post. Arbeiter sind dabei, Baumaterial wegzuschaffen. Die »Eingeweide« der Häuser fallen in Größe und Mangel an Struktur und Klarheit eklatant gegenüber der Post ab, aber auch gegenüber der Kathedrale, die sich verschattet vor dem bewölkten Himmel abhebt. Das ist keine konventionelle, frontale Ansicht eines neuen Gebäudes mit einer großen Portikus. Das Blatt bietet keine Übersicht über das neue Gebäude, weder über die Dimensionen noch die Struktur.

234 Clarkson Stanfield (Zeichner)/Georges Cooke (Stecher): The Post Office and St Paul's, from St. Martin's Le-Grand, aus der Serie *Views in London and its Vicinity*; Adams 1983, Nr. 149, 21, S. 361–363. Die Serie erreichte von 1826 bis 1833 50 Blatt. Vgl. Kap. 2.4.3.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



47 Michel Angelo Rooker (Zeichner): The Horse-Guards, Radierung, London, British Museum.

Gegenüberstellungen von alten und neuen Gebäuden hatte schon Edward Rooker 1768 in seinen *Six Views of London* unternommen. Besonders dramatisch wird die Fassade der Horse Guards in Whitehall als Blick durch das alte Eingangstor inszeniert (Abb. 47).[235] Rooker nutzt mit dem Tordurchblick ein Motiv, das seit Canalettos Aufenthalt in London und seit Piranesis Aufnahme in die Royal Academy in London geläufig war. Seine eigene Leistung besteht in der Verwendung des Motivs für die Demonstration von Zeitlichkeit in den Architekturen des britischen Hofs und in der prägnanten Besetzung des Raums mit Personen aus der Unterschicht. Stanfield und Cooke werden das Verfahren grundsätzlich beibehalten, aber sowohl in der Lichtführung als auch im Strich der Radierung und in der Reduktion der Figuren auf die Rolle der Staffage klar Partei nehmen. Es wird damit deutlich, dass die Zukunft dem neuen Gebäude und den mit ihm gekommenen Funktionen des Verkehrs gehört: Zwei Postkutschen passen in Gegenrichtung zueinander auf die nunmehr breite Straße vor dem General Post Office.[236]

235 Nach Zeichnung von Michel Angelo Rooker. Vgl. Adams 1983, Nr. 58, S. 138–139 (zur Ausgabe von 1777); Nurse 2017, S. 82, Abb. 42. Das Tor wurde 1765 abgerissen.

236 Ähnlich ist die Vedute von Thomas Allom (Zeichner) und G. J. Emblem (Stecher), die im *Stationers*

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

3.2.3 Dokumentation des Fortschritts

Bei den Bauwerken für den Verkehr von Menschen und Waren entwickelten sich seit den ausgehenden 1820er Jahren Routinen für die Gegenüberstellung von Alt und Neu. Vor allem aber gelang den Zeichnern, Stechern und Lithografen der Sprung in eine neue Dimension, die die Auseinandersetzung der Ingenieure mit dem historischen Baubestand und den topografischen Bedingungen vorgaben. Dies sei an zwei Baumaßnahmen erläutert, dem Neubau der London Bridge und dem Bau der ersten Eisenbahnverbindung zwischen London und einer großen Provinzstadt, dem London-Birmingham-Railway von 1838/39. Beide Maßnahmen wurden unmittelbar nach der Fertigstellung unter Beteiligung der verantwortlichen Ingenieure, George Rennie bzw. Robert Stephenson, in Serien von Abbildungen vorgestellt. Der Text dient in beiden Fällen zur Erläuterung der technischen Besonderheiten und der Quantitäten des jeweiligen Baus.

Edward M. Cooke, der am Anfang seiner Karriere stand, begleitete den Bau der neuen und den Abriss der alten London Bridge durch einen quasi täglichen Aufenthalt auf der Baustelle, auf der er Zeichnungen mit dem Grafitstift anfertigte. Dabei nahm er vermutlich eine neue Weiterentwicklung der Camera Lucida zu Hilfe. Aus den vielen Zeichnungen wurden zwölf ausgewählt, die den gesamten Prozess von der unberührten London Bridge im Zustand vor dem Bau bis zu deren vollständigen Verschwinden bebildern.[237] Auch die Errungenschaft der neuen Brücke wird monumental ins Bild gesetzt, vor allem der neue, gegenüber dem Ufer der Themse höher gelegene Ansatz, der auf beiden Seiten, in der City und in Southwark, den Zugang erleichtern sollte.[238]

Die Ansichten tragen ausführliche Titel, so dass der Standort des Zeichners und das Tages- oder wenigstens das Monatsdatum nachvollzogen werden können. Das trifft auch auf das Blatt mit *The Old and New London-Bridges, Taken from the Steps at the City end* (*looking South*) *during the progress of the Works, August 27. 1830* zu (Abb. 48).[239] Gezeigt ist der Moment, in dem auf der alten Brücke noch lebhafter Verkehr herrscht, während auf der neuen Brücke Arbeiter die Steine für die Brüstung setzen, die Leer-

Almanack von 1834 erschien. Sie zeigt anstelle der Baulücke noch das Bull and Mouth Inn (British Museum, Inv. Nr. 1944,0704.10, The Post Office, St Paul's Cathedral, and Bull & Mouth Inn). Eine frühere Fassung des Blatts trägt das Datum 1829.

237 Rennie 1833. Vgl. Adams 1983, Nr. 172, S. 407–409; Munday 1996, S. 57–59, S. 229f., zum sogenannten Graphic Telescope.

238 Zum Rang der Brücke für das Selbstverständnis und das ökonomische Funktionieren der City, in Konkurrenz zu den drei neuen, weiter westlich gelegenen Brücken vgl. Arnold 1999a; Arnold 1999b; Smiles 2000, S. 139–143.

239 Views 1833, Blatt 2; British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.1581. Das Blatt wurde im Holzstich am 01.09.1832 im Saturday Magazine auf dem Titelblatt publiziert. Die Radierungen wurden also vorab separat verkauft.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



48 Edward W. Cooke: The Old and New London-Bridges, Radierung, London, British Museum.

gerüste schon gefallen sind und der Treppenabgang zur Themse begehbar ist. Es herrscht Niedrigwasser, so dass die Fundamente der alten Brücke mit ihren Gitterrosten gut zu sehen sind. Zu den Effekten des optischen Hilfsmittels gehört es, dass der Vordergrund von monumentalen Details beherrscht wird und der Blick entlang der Architekturen schnell in die Tiefe geführt wird. Cooke nimmt hier klar Partei: Die alte Brücke steht nicht nur technisch hinter der neuen zurück: Sie hat zu viele Bögen, ist zu schmal und aus kleinen, bröckelnden Steinen errichtet. Sie erscheint auch im Schatten, dunkel, gegen die hellen, noch nicht bewitterten Steine der neuen Brücke, deren Dimensionen so allein markant abstechen. Um den Maßstab überdeutlich anzuzeigen, wird als Zutat ein Arbeiter an die Steinblöcke gesetzt, der in einer Arbeitspause den Stand der Bauten kontempliert.[240] Insgesamt übermittelt der Band die Botschaft, dass in diesem Ingenieurbau Erfindungsgeist und Fleiß, Kopf und Hand,

240 Die Vorzeichnung Cookes zu diesem Blatt ist erhalten: London Metropolitan Archives, Record No 28839220, Catalogue No: p7496760. Der gesamte Vordergrund mit dem Arbeiter und den großen

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

alle Widrigkeiten aus Elementen und Material überwinden. Doch auch der alten Brücke gelten in den Bildern vom Abriss Respekt und archäologische Neugier vor dem Monument, das den Rang der Londoner City seit dem Mittelalter ausdrückte. Vor allem aber gewinnen die Mauerreste – die alte Brücke verfügte ebenfalls über große Quader – und die Schutthaufen, wenn sie in den Vordergrund rücken, an Monumentalität, und sie lassen in Kombination mit den ebenso monumentalen Hilfsmitteln die gefährliche Tätigkeit der Arbeiter um so bedeutender erscheinen (Abb. 49).[241]

Cooke eröffnet durch die Praxis des Zeichnens dem Publikum seiner Bilder die Wahl: Es ist eine Frage des Standorts und der Perspektive, was als monumental und damit bedeutend erkannt werden kann, das Alte oder das Neue. Cooke verschränkt zudem mit seinen Bildern zwei Aspekte von Historizität: zum einen den Vergleich der Brücken, somit ein Verfahren, das zwei Punkte in der Zeit fixiert, zum anderen eine Verlaufsgeschichte von Aufbau und Abriss, die in der Gegenwart spielt und aufgrund der Daten den Betrachtern ein »Dabeigewesensein« suggeriert.

Die Baustelle selbst war riesig und umfasste neben den beiden Brücken die vollständige Umstrukturierung der Zufahrten auf den beiden Ufern der Themse. Dies hatte den Abriss zahlreicher Wohn- und Geschäftshäuser sowie der Kirche St. Michael, eines Werks von Christopher Wren, zur Folge.[242] George Scharf bot der zuständigen Kommission, die die Arbeiten im Auftrag der City überwachte, 1835 drei Aquarelle zum Gedenken an den Bau an.[243] Es ist bemerkenswert, dass Scharf nicht den Brückenbau, sondern die Bereinigung der städtebaulichen Situation auf beiden Ufern der Themse zum Gegenstand erhob. Offenbar ging es ihm auch darum, an die dem Verschwinden geweihten Straßen – auf der Nordseite die Fish Street, in Southwark die High Street – erinnern zu können. Darauf weisen das dritte, ebenfalls von der City erworbene Aquarell und die Beischriften der Lithografien hin, die auf Anregung Scharfs entstanden. »A view of the northern approach to London Bridge while in a state of progress showing St Michael's Church, Crooked Lane, since taken down; taken on the spot, June 1830. – A view of High Street Southwark being the ancient roadway leading from Old London Bridge taken July, 1830, previous to its removal for the new line of approach« (Abb. 50).

Quadern, der im Unterschied zur übrigen Zeichnung mit dem Stift aquarelliert ist, ist auf separaten Papierstreifen in das Blatt montiert. Das Blatt ist beschriftet: »New London Bridge August 27, 1830«.

241 Als Beispiel hier Blatt 4. *Demolition of Old London-Bridge.* (*Low Water*) / *As it appeared January 24th 1832*, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.1580.

242 Der Hergang der administrativen und politischen Entscheidungen sowie der Hergang der Arbeiten sind minutiös beschrieben in Jones 1863, S. 15–41.

243 Zwei der Aquarelle sind im Bombardement Londons durch deutsche Truppen zerstört worden. Sie sind durch Scharfs Lithografien überliefert. Scharf fertigte zahlreiche Zeichnungen mit dem Stift und einige weitere Aquarelle des Areals an. Vgl. Jackson 1987, S. 10; Huber 2002, S. 30; Metropole London 1992, S. 313f, Nr. 150.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



49 Edward W. Cooke, Demolition of Old London-Bridge. (Low Water), Radierung, London, British Museum.

Scharf, der sich zuvor mit einer vielfigurigen Lithografie eines Staatsbanketts ausgezeichnet hatte und daher den Auftrag erhielt, entwirft mit dem extremen Querformat ein Panorama der Arbeiten. Die Schienen, die den Transport schwerer Lasten erleichtern, dienen ihm als Ordnungshilfe. Auf der Nordseite der Themse führt die nur wenig links von der Bildmitte verlegte Trasse den Blick direkt auf den Turm von St. Michael zu: Die Abrissarbeiten an den Häusern sind schon dicht an die Kirche herangerückt. Auf dem rechten Blatt verhelfen St. Magnus und das Monument zur Orientierung. Zahlreiche Schaulustige auf der Baustelle und den angrenzenden Häusern vertreten die Betrachter des Blattes im Bild. Cooke macht mit seinen Motiven Anleihen bei der Wiedergabe von Landschaften im Modus des Sublimen. Zugleich präsentiert er die Fähigkeit der Ingenieure und Arbeiter, einen neuen Großbau zu schaffen und bei der Beseitigung des alten Monuments in die in der Tiefe verborgenen technischen und historischen Besonderheiten vorzudringen. Scharf zerlegt die Tätigkeiten auf der Baustelle in viele Einzelaktionen, die eine genaue Betrachtung erfordern und dann als exakt beobachtet und nachvollziehbar erscheinen. Er demonstriert, dass auf einer solchen Baustelle sehr viele Arbeiter beteiligt werden

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



50a und **50b** George Scharf: A View of the Northern Approach to London Bridge, Lithografie, Yale Center or British Art und London, British Museum.

und damit in Lohn stehen. Zwar gibt es Seilwinden und ähnliche Hilfsmittel, aber die Errichtung der großen Verkehrsbauten ist Handarbeit.[244]

Beide Darstellungsweisen – die von Cooke und von Scharf – fließen in den Lithografien zum Bau der London-Birmingham-Railway von John Cooke Bourne zusammen. Bourne war vermutlich auf der Suche nach einem Auftrag, als er John Britton auf sich aufmerksam machte und ab da an einer umfassenden Dokumentation des Baus der Eisenbahn zwischen London und Birmingham arbeiten konnte. Im House of Lords war die Planung 1832 auf Widerstand der Landbesitzer gestoßen, so dass erst der Kompromiss, die Endstation in Camden Town anzulegen, zur Genehmigung führte. 1834 wurde die sogenannte »Euston Extension« beschlossen, die die Bahnlinie weiter in die Stadt führte. John Britton ließ diesen Teil der Strecke zuerst publizieren, wobei er als Verleger den Übergang von Radierung und Aquatinta zur Lithografie vollzog.[245] Bourne scheint sein Zeichenverfahren dieser Drucktechnik

244 Vgl. dazu auch die Analyse von Arscott 2009, S. 29f.

245 John Cooke Bourne (Lithografien)/John Britton (Text): Building retaining wall near Park Street, Camden Town Sepr 17th 1836, British Museum, Inv. Nr. 1880.1113.4745 (Bild), https://www.britishmuseum.org/collection/object/P_1880-1113-4745 [21.01.2024]; aus: A Series of lithographed drawings of the London & Birmingham Railway, London 1838 (Adams 1983, Nr. 231, S. 515–516); zur Genese: Britton/Jones 1849–1850, Bd. 2, S. 56; Freeman 1999, S. 231–237; eine ausführliche

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



50a und **50b** George Scharf: A View of the Northern Approach to London Bridge, Lithografie, Yale Center or British Art und London, British Museum.

angepasst zu haben – jedenfalls arbeitete er, nachdem er zunächst buntfarbige Aquarelle vorgelegt hatte, in Stiftzeichnungen, die in Sepiatönen laviert und weiß gehöht wurden.

1839, als das Buch erschien, waren die Ängste vor der Eisenbahn und der Ärger über den Gestank und Lärm der Lokomotiven groß. Dies wird nicht nur in Brittons recht defensivem Text deutlich, der vor allem eine Chronologie und eine faktengesättigte Darstellung der beim Bau bewegten Massen von Abraum, verlegten Schienen sowie der Kosten enthält. Die Sorgen können auch erklären, warum aus Bournes Zeichnungen der Euston Extension für den Druck ein Blatt ausgewählt wurde, das zwar den tiefen Einschnitt und die Menge der beteiligten Arbeiter zeigt, aber durch den gewählten Standort, zentral und in Distanz zu der Trasse der Bahn, eher auf Übersicht als auf die Wiedergabe der technischen Herausforderungen angelegt ist (Abb. 51).

Dennoch wird die Tiefe des Einschnitts und die Menge an bewegtem und noch zu bewegendem Erdreich am Maßstab der dicht an der Abbruchkante stehenden Häuser deutlich.

Darstellung der Bauphase in Camden findet sich in: Ian Pettigrew: The train departing, https://tringlocalhistory.org.uk/Railway/index.htm [21.01.2023].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



51 John Cooke Bourne: Building retaining wall near Park Street, Camden Town Sepr 17th 1836, lavierte Zeichnung, London, Science Museum Group.

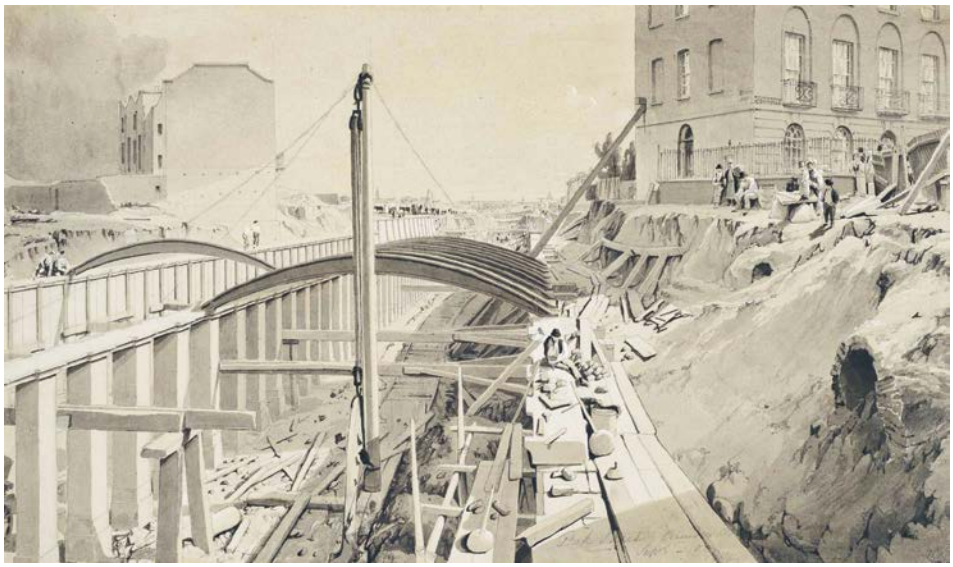
Mit dem Tunnel unter dem Primrose Hill bildete der ca. sechs Meter tiefe Graben entlang der Park Street, die beide in den »London Clay« gegraben werden mussten, die wesentlichen Schwierigkeiten auf den letzten Meilen vor der Endstation.[246] Bourne hatte am 11., 13., 16. und 26. August 1836 Zeichnungen von den Arbeiten am Graben und den Stützmauern des Einschnitts angefertigt. Vom 7. September bis 10. Oktober datieren Zeichnungen, die sich vor allem dem Bau der Straßenbrücke für die Hampton Road widmen.[247]

Dabei wird immer wieder deutlich, wie dicht der Einschnitt an die Bebauung herangerückt war und wie Erde und Steine am Hang nachrutschen (Abb. 52). Bourne konfrontiert Bauten und Maschinen als ordnende Elemente mit dem Chaos einer Baustelle, auf der parallel laufende Arbeiten an der Brücke – die ersten eisernen Bögen sind montiert – und an den Stützmauern von Schaulustigen verfolgt werden. Mit den Häusern an der Kante inszeniert er ein Motiv, das in den Fotografien vom Bau der Londoner Untergrundbahn wieder aufgenommen wird. Für die Darstellung vom Einbrechen der modernen Technik in eine historische, gewach-

246 Trotz des Einschnitts blieb das Gefälle von Nordwesten zu groß, so dass die Züge an Kabeln von der Endstation hinaufgezogen werden mussten. Die Dampfmaschinen, die dies leisteten, wurden zu einer touristischen Sehenswürdigkeit. Vgl. u. a.: Lecount 1839, S. 48f.

247 John Cooke Bourne, Park Street, Camden Town. Sept.18th, 1836, Science Museum Group, Inv. Nr. 1990-7202, lavierte und weiß gehöhte Stiftzeichnung, https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk/objects/co226448/park-street-camden-town-wash-drawing [21.04.2024].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



52 John Cooke Bourne: Building the retaining walls at Park Street, Camden Town, September 1836, lavierte und weiß gehöhte Stiftzeichnung, London, Science Museum Group.

sene Struktur bieten Bournes Zeichnungen erste Versuche.[248] Auch die scharfe Beleuchtung – es scheint im August und September 1836 immer die Sonne geschienen zu haben – trägt zur dramatischen Steigerung der Effekte bei. Bournes Zeichnungen verschränken seine visuelle Erzählung mit der Bewegung im Raum der Stadt und weit darüber hinaus. In der Edition durch Britton wurde dies freilich zurückgenommen. Im Buch sichern eine Karte und der Text die Ordnung des Geschehens in Raum und Zeit, wohingegen die Bilder eher die Perspektive der potentiellen Reisenden einnehmen, indem sie Euston Station an den Anfang der »Reise« stellen – konträr zur Abfolge der Arbeiten.

Die Verstörung beim Blick auf die Baustelle bei Camden Town und die Folgen für die Umgebung beschreibt Charles Dickens einige Jahre später, vielleicht auch in Kenntnis der Bilder Bournes oder nachfolgender Eisenbahnprojekte. Seine Schilderung hebt sich in der Atemlosigkeit ihrer Aufzählung markant von den auf technische Aspekte fokussierten Texten der Ingenieure ab:

> The first shock of a great earthquake had, just at that period, rent the whole neighbourhood to its centre. Traces of its course were visible on every side. Houses were knocked down; streets broken through and stopped; deep pits and trenches dug in the ground;

248 Hofer-Robinson 2018, S. 19f., 24f. zu Henry Flather (1866–1868): Construction of the Metropolitan District Railway, eine Serie von 64 Fotografien; Nead 2000, S. 33–40.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> enormous heaps of earth and clay thrown up; buildings that were undermined and shaking, propped by great beams of wood. Here, a chaos of carts, overthrown and jumbled together, lay topsy-turvy at the bottom of a steep unnatural hill; there, confused treasures of iron soaked and rusted in something that had accidentally become a pond. Everywhere were bridges that led nowhere; thoroughfares that were wholly impassable; Babel towers of chimneys, wanting half their height; temporary wooden houses and enclosures, in the most unlikely situations; carcases of ragged tenements, and fragments of unfinished walls and arches, and piles of scaffolding, and wildernesses of bricks, and giant forms of cranes, and tripods straddling above nothing. There were a hundred thousand shapes and substances of incompleteness, wildly mingled out of their places, upside down, burrowing in the earth, aspiring in the air, mouldering in the water, and unintelligible as any dream. Hot springs and fiery eruptions, the usual attendants upon earthquakes, lent their contributions of confusion to the scene. Boiling water hissed and heaved within dilapidated walls; whence, also, the glare and roar of flames came issuing forth; and mounds of ashes blocked up rights of way, and wholly changed the law and custom of the neighbourhood.
>
> In short, the yet unfinished and unopened Railroad was in progress; and, from the very core of all this dire disorder, trailed smoothly away, upon its mighty course of civilisation and improvement.[249]

Offenbar gab es Risse in Gebäuden, und es wurden mehrfach Wasser- und Gasleitungen durchtrennt, so dass Feuer ausbrachen. Die Evokation der Naturgewalt des Erdbebens und von Begleiterscheinungen des Vulkanismus verschiebt das Thema Eisenbahnbau nicht nur in den Bereich, in dem das Sublime in den bildenden Künsten und in der Literatur entsprechende Reaktionen des Publikums auslösen sollte. Unmittelbar verantwortliche, handelnde Personen, Ingenieure oder Bauarbeiter, sind nicht erwähnt, der »mighty course of civilisation and improvement« scheint nicht menschengemacht. Dickens zeigt darüber hinaus auf, welche Folgen dieser Einbruch von »Naturgewalten« in das Quartier hat: Alles, was bisher galt (»law and custom«), ist aufgehoben, die Figuren irren durch die Baustellen und Straßen und finden ihr Ziel nicht, denn es besteht nicht mehr. Sogar die Londoner Vorstadt verfügt über Geschichte. Aber Dickens kann hier – im Unterschied zu Schauplätzen in der City – den Verlust an Orientierung als Ergebnis des Einwirkens von Natur beschreiben, die mächtiger als die Romanfiguren ist. Die Ingenieure dagegen greifen unmittelbar zum historischen Vergleich. Um anzeigen zu können, dass ihr Werk alles überschreitet, was in jüngerer Zeit in Europa realisiert wurde, müssen Bauten der Antike herangezogen werden. In den Quantitäten des verbauten Materials und

249 Dickens [1847–1848] 1974, S. 65. Vgl. zu dieser Passage Hofer-Robinson 2018, S. 29. Zur ständigen Präsenz der Stadtgeschichte in der Großstadt im Wandel vgl. Melman 2006, S. 94.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

der beteiligten Arbeiter übertrifft der London-Birmingham-Railway, Peter Lecount zufolge, die ägyptischen Pyramiden.[250]

3.2.4 Nachbarschaften

Die Verkehrsbauten der London Bridge und des London-Birmingham Railway machen besonders deutlich, dass der Blick der Planer mittlerweile über die Grenzen der Stadt hinausgewachsen war. Auch bei der Frage, ob der Neubau des General Post Office am alten Standort in der Lombard Street oder am neuen in St. Martin's-le-Grand errichtet werden sollte, weitete sich der Blick über London hinaus, denn für das Funktionieren des Fernhandels waren kurze Wege in der Stadt und aus der Stadt hinaus von großer Bedeutung. Die Quartiere, die »neighbourhoods«, in denen sich die Baumaßnahme ereignet, kommen dagegen nur als Kostenfaktor in den Blick. Die Forschung zur Stadtentwicklung, wie diese sich seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert darstellte, hat die Perspektive der Planer sicher zu Recht als einen Paradigmenwechsel beschrieben, der beim Bau neuer Verkehrswege in den Großstädten nun sehr wesentlich auf die Durchfahrung, auf das schnelle und zuverlässige Erreichen von Zielen, setzte.[251] Vielleicht auch wegen der schwierigen Lage der Überlieferung hat die Forschung den Akzent allzusehr auf diese neue, fraglos bis in die Planungen des frühen 21. Jahrhunderts durchschlagende Tendenz gesetzt.

Aufbauend auf den Fallstudien von Isabelle Backouche (1999 und 2000) zur Rue de la Pelleterie in Paris und Laurel Flinn (2012) zur Regent Street sei hier versucht, Merkmale der Konflikte zwischen Anwohnern sowie Planern und Bauherrn einerseits, Beobachtungen über die Differenzen zwischen Alt und Neu seitens Dritter andererseits in Bild und Text herauszuarbeiten. Aufgrund der Seltenheit der Äußerungen werden an dieser Stelle Exempel aus Paris und London zusammen betrachtet. Dabei gilt es, die Perspektiven unterschiedlicher Gruppen zu beachten, die sich in Interessenkonflikten spiegelten: Hauseigentum, Mietverhältnisse oder Läden mit langen oder kurzen Verträgen, Groß- und Fernhandel, Produktion und/oder lokaler Handel von Gegenständen und Nahrungsmitteln einer Haushaltung, Straßenhandel: Alle waren von den Planungen und schließlich dem Bau einer neuen Straße oder eines neuen Großbaus mit öffentlichen und halböffentlichen Funktionen betroffen. Alle Männer – mit Ausnahme der Mieter – konnten sich in Anhörungen artikulieren, traten als Gruppe mit gemeinsamen Interessen oder als Einzelpersonen auf. Charakteristisch ist der *Report*, den ein *Select Committee* im Auftrag des House of Commons 1815 zum Bau des Neuen General Post Office erstellte.[252] An vielen Tagen wird mi-

250 Lecount 1839, S. 1–2.

251 Hier nur: Papayanis 2004, S. 17–61.

252 Select Committee on Plan and Papers for new Post Office at Cheapside. Report, Minutes of Evi-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

nutiös erörtert, wie sich die Verlegung der Post auf die Händler in der City auswirken würde. Es interessiert auch, welche Kosten für Entschädigungen entstehen würden, d. h. welchen Wert die Häuser haben und wie sich das soziale Gefüge darstellt. Denn das *Committee* und einige Zeugen der Anhörung scheinen mit dem Neubau die Hoffnung zu verbinden, die »neighbourhood« mit dem Abriss der sieben Häuser übler Reputation, vor allem in den Courts gelegen, insgesamt sozial zu sanieren. Die Sicht auf die Anwohner ist allerdings verschieden, diese Differenzierung erscheint jedoch nur im Zeugnis des Eisenwarenhändlers John Hillman und des Schriftführers der Pfarrei Thomas Swaine. Hillman, der selbst seit 35 Jahren in dem Quartier lebte, hat die – modern gesprochen – nahräumliche Eigenschaft des Gewerbes im Blick:

> Considering the business is of a local nature in Saint Martin's-le-Grand, that they are generally small houses, but taking them in a mass, I should consider them equally valuable to the neighbours as any part of the neighbourhood, because the butchers and bakers and shoemakers are dependent for their trade upon the neighbourhood. […]
>
> There are no great manufacturers […] the inhabitants are generally old inhabitants, and by a removal will be much inconvenienced, because they must begin with fresh connections in the decline of life.
>
> Do you think the inhabitants of St. Martin's-le-Grand are older inhabitants, more stationary, than in general the inhabitants in other parts of the city? – there are not people of longer standing in any neighbourhood, than in the neighbourhood of St. Martin's-le-Grand.

Die Sozialstruktur ist also stabil und die Anrainer sind ökonomisch miteinander verflochten – was aber nicht daran hindern wird, dass alle nach einem neuen Auskommen werden suchen müssen. Thomas Swaine setzt noch hinzu, dass sich etliche Silberschmiede im Areal befinden, die die Nähe zum Haus der Goldschmiedezunft schätzten.[253] Angeführt werden ökonomische Argumente. Die Straßen um St. Martin's-le-Grand sind weit davon entfernt, ein Slum zu sein, auch wenn die nächtliche Sicherheit vernachlässigt scheint und die Häuser in keinem guten Zustand sind.

Die Post wurde gebaut. Es war hier nicht zu einer Vereinigung der Anwohner gekommen, vielleicht weil das Gebiet zu klein und zu divers besiedelt war. Eine gesammelte Verteidigung des Status quo hatten dagegen schon 1786 in Paris die Färber versucht, die vergeblich gegen den Bau des Quai de la Pelleterie opponierten und

---

dence, Appendix. Report from the Select Committee on Intended Improvements in the Post-Office. Parliament: 1814–15 House of Commons Papers 235, Bd. III, 179; https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1814-003981?accountid=14571 [15.02.2025]. Das Select Committee gibt seinen Report am 21.04.1815 ab.

253 Report 1815 (wie Anm. 252), S. 17, S. 32.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ihre Häuser unmittelbar an der Seine zu verlieren drohten: Sie fänden andernorts dieselben Bedingungen, d. h. den Zugang zu fließendem Wasser, nicht wieder vor, mehrere Gewerbe aus dem Textilsektor seien abhängig von ihnen und würden Schaden nehmen, und überdies hätten sie gerade in neues Gerät zum Anheizen der Bottiche investiert, eine Entschädigung würde also teuer.[254] Es sind rationale, aus der Arbeits- und Verdienststruktur des Handwerks abgeleitete Argumente.

Dieselbe Methodik wandten die Bewohner der Swallow Street und des St. James's Market an, als sie 1818 Zugangsstraßen zur Regent Street, damals noch New Street, einforderten. Auch hier waren die Argumente vorwiegend ökonomischer Natur: Den Händlern würden damit die Zugänge zu den Kunden im Westend abgeschnitten, und sie verlören nicht nur ihre Häuser, sofern sie der neuen Straße weichen mussten, sondern auch ihre Verdienstmöglichkeiten. Interessant ist in diesem Fall, dass sich die Anrainer gewerbeübergreifend zusammenschlossen und ihre Sache öffentlichkeitswirksam verhandelt wurde. Es war die Absicht des Architekten John Nash, mittels der ohne Querstraßen von Nord nach Süd auf Carlton House zulaufenden Straße das Westend von den ärmeren Bezirken im Osten zu trennen und eine elegante Einkaufsstraße für die Oberschicht zu bauen. Dagegen fanden die Petitionen der Anwohner kein Gehör. Laurel Flinn hat darauf hingewiesen, dass mit dieser Segregation eine markante Abkehr von John Gwynns aufklärerischen Prinzipien verbunden war, der im Bau von neuen geraden Straßen mit gehobenem Publikum ein Mittel erkannt hatte, insgesamt durch die guten Beispiele aus der Oberschicht zu einer Hebung von Bildung, dann Sitten und schließlich Wohlstand beizutragen.[255] Diese Auffassung sollte 1838, als ein neues *Committee* des House of Commons eine Reihe von Straßenbauprojekten in London, Westminster und Southwark begutachtete, noch einmal aufleben.

> There are districts in this vast city through which no great thoroughfares at present pass, and which being wholly occupied by a dense population, composed of the lowest class of labourers, entirely secluded from the observation and influence of wealthier and better educated neighbours, exhibit a state of moral and physical degradation deeply to be deplored. Whenever the great streams of public intercourse can be made to pass through districts such as these, the cure of this lamentable evil will speedily be effected. The moral condition of these poorer occupants must necessarily be improved by immediate communication with a more respectable inhabitancy.[256]

254 Backouche 2000, S. 61, sowie zur Einordnung auch S. 202–215.

255 Flinn 2012, S. 371. Flinn zitiert dazu aus Gwynn 1766, p. viii.

256 Second Report from Select Committee on Metropolis Improvements with the Minutes of Evidence, Ordered, by The House of Commons, to be Printed, 2 August 1838, S. iv (https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1837-017538?accountid=14571 [11.07.2025]. Vgl.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Anders als beim Aufklärer Gwynn geht es hier nicht nur um das gute Beispiel, sondern wenigstens ebenso um die Kontrolle (»observation«), der die Slums durch die neuen Durchfahrstraßen unterworfen werden sollen.

Streitig sind bei fast allen Maßnahmen in London die Entschädigungen, die für die Häuser an Besitzer und Mieter von Ladenflächen oder Werkstätten bezahlt werden. Oft erhöhten sich die Gesamtkosten, weil die anfängliche Schätzung zu niedrig war oder ein zusätzlicher Abstand – »good will« – gezahlt werden musste. Der Verlust an sozialen Bindungen war mit Geld jedoch nicht zu tilgen. Besonders streitige Fälle wurden vor einer Schiedskommission verhandelt. So macht der Anwalt des 81jährigen Samuel Moody, wohnhaft in 15 Pall Mall und bedroht durch den Bau der Regent Street, geltend, es handele sich um »an aged gentleman, after having lived the greater part of his time in a residence which must be endeared to him from its identity with all the relations of social and domestic life, was now to be forcibly ejected by the strong arm of the law.«[257] Charles Pitt, der ein umfängliches Pamphlet gegen John Nash und die Krone als Auftraggeber verfasste, stellte auch fest, dass im Fall der Regent Street keine »public utility« wie ein Zollhaus, ein Kanal oder ein Postgebäude erfüllt werde, sondern es um eine große Immobilienspekulation der Krone gehe. Es ist also der Rechtsvertreter, der der Mittelschicht angehört, der das Sentiment anspricht. Einen Verlust an Identität aus den sozialen und familiären Beziehungen zu beklagen, scheint eine bürgerliche Sicht.

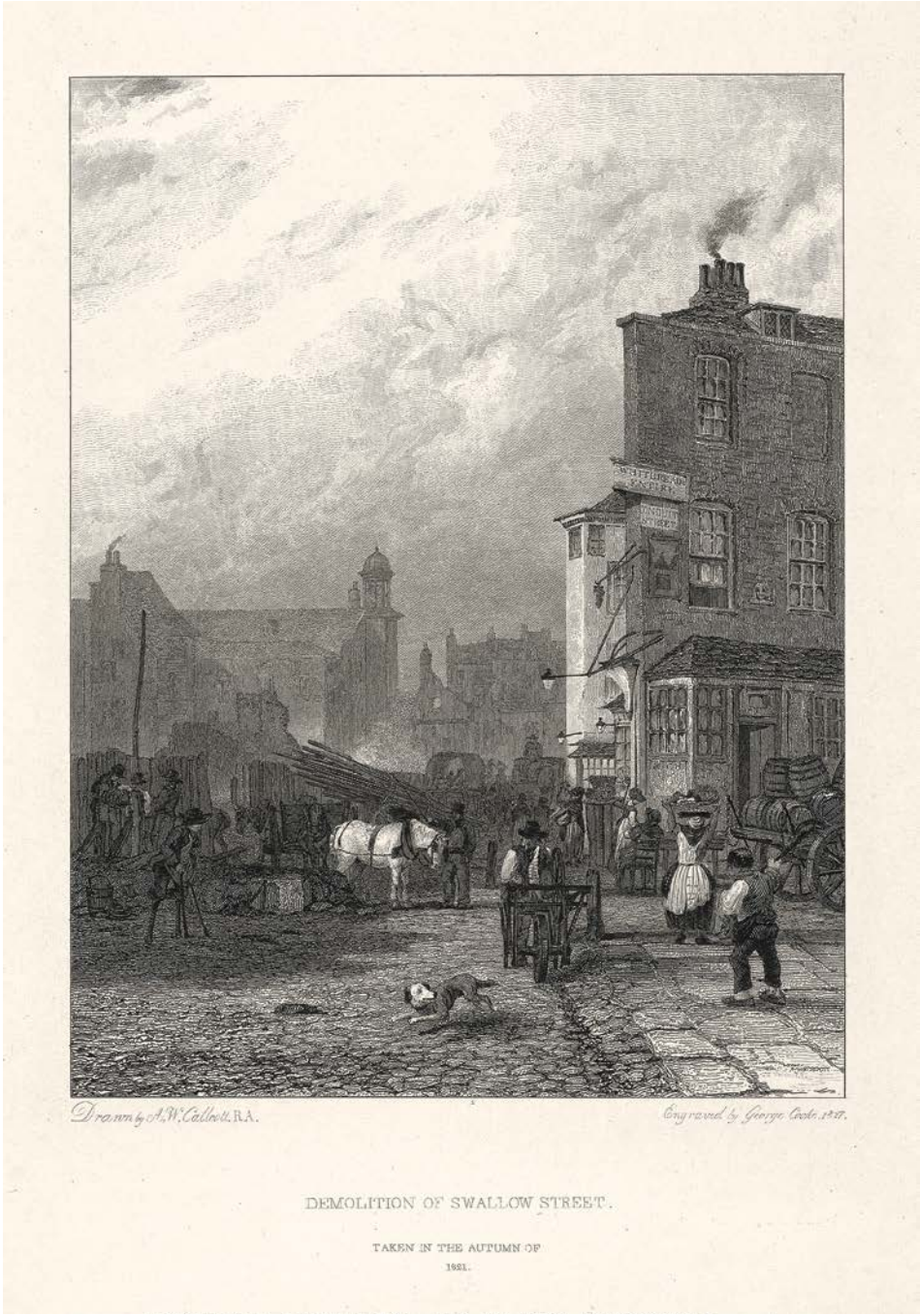
Dies passt zu dem einzigen Blatt, das die Abbrucharbeiten in der Swallow Street zeigt, denn hier sind neben den Bauarbeitern vor allem Straßenhändlerinnen und -händler, Personen, die nicht ansässig waren, zu sehen (Abb. 53). Offenbar waren der Bau der Regent Street und die Konflikte um die bestehenden Häuser so hinreichend bekannt, dass sich die Herstellung eines Bildes lohnte. So fand die Zerstörung der Swallow Street den Weg in eine Serie von Veduten. Aus derselben Serie wie die Radierung mit dem Postgebäude, die von George Cooke verlegt wurde, stammt das hochformatige Blatt, das Cooke 1824 und ein weiteres Mal 1827 nach einer Zeichnung von Augustus Wall Callcott radierte.[258] Callcott nahm mit der Zeichnung 1821

Tyack 1990, S. 39–45. Das Committee reagiert mit dem Report auch auf die Erfahrungen aus den Choleraepidemien.

257 Flinn 2012, S. 375f. Zitat nach: Pitt 1818, S. 42f.

258 Die Genese des Blatts kann ohne kritischen Katalog nicht vollständig aufgeklärt werden. Eine nur im Holzstich überlieferte Version des Motivs zeigt auf der linken Seite (der Westseite) des Blatts anstelle des Bauzauns noch aufrecht stehende Häuser, also einen früheren Zustand der Arbeiten. Auch die Figuren im Vordergrund sind verschieden von der radierten Fassung (Walford 1897, Bd. 4, S. 247, ohne Angabe der Bildquellen). Von der Radierung existieren mindestens zwei Zustände, der spätere von 1827, der alle Angaben zur Publikation der Serie enthält, ist deutlich kleiner als der frühere Zustand von 1824. Beide im British Museum, Inv. Nr. 1868,0612.777, Taken in the Autumn of 1821 / Drawn by A, W, Callcott. R.A. / Engraved by George Cooke. 1827. / London. Published by

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



53 Augustus Wall Callcott: Demolition of Swallow Street, Radierung, Yale Center for British Art.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

den Blick nach Süden auf, an der Kreuzung zur Conduit Street. Die Abbrucharbeiten gelten der Westseite der Straße, Pferdewagen und eine Gruppe von Lasteseln sind zu sehen, eine Staubwolke fängt das Licht der Sonne, das über einen Schimmel streift und das Eckhaus mit der Gastwirtschaft beleuchtet. Die Bauarbeiten mischen sich mit dem Straßenpublikum zu einer dichten Menge: Scherenschleifer, eine Händlerin mit einem Brotkorb auf dem Kopf, ein an beiden Unterschenkeln amputierter Mann und der Hund, der von rechts ins Bild rennt, definieren den Ort: Die Swallow Street ist alles andere als vornehm, hier sind – und das unterscheidet die Darstellung von Girtin St. Martin's-le-Grand – keine bürgerlichen Passanten zu sehen. Callcotts Beiträge für die Serie präsentieren mehrfach einen recht nahsichtigen Blick auf die alltäglichen Aktivitäten der Londoner Unterschichten.[259] Die atmosphärische Dichte dieser Szenen oder die Licht- und Luftfülle der Ansichten des modernen London zeigen indessen deutlich an, dass sich George Cooke mit der Serie insgesamt auf die Seite der Neuerer stellte.

Die Vertreterinnen und Vertreter der unteren Mittelschicht ziehen durchgehend Sachargumente vor. Dies gilt auch für die Mieter, die anders als die oft sehr lang ansässigen Hausbesitzer zu häufigen Wechseln der Wohnung gezwungen waren: Zu den finanziellen Sorgen, die bereits im ausgehenden 18. Jahrhundert durch steigende Mieten verursacht wurden, kamen die Um- und Neubauten von Straßen hinzu. Die Ehefrau eines Pariser Möbelschreiners – ein sehr seltenes Zeugnis einer Frau – berichtet in den 1860er Jahren vom Schicksal des Paares: Bis 1849 wohnhaft in der Rue de la Tixéranderie im Quartier des Halles, verloren sie und ihr Mann wegen des Weiterbaus der Rue de Rivoli nach Westen die beiden Zimmer und mussten sehr viel weiter außerhalb, in Ménilmontant, zu einem höheren Preis mieten. Eine Rückkehr, die das Paar 1851 versuchte, war wegen der steigenden Mieten unmöglich. Der Schreiner hatte nicht nur einen sehr viel weiteren Fußweg zu seinen wechselnden Arbeitsstätten in den Faubourg Saint-Antoine, die Familie hatte obendrein noch höhere Lebenshaltungskosten. Denn hatte die Hausfrau zuvor beim Klang der Glocke in den Hallen, die den Verkauf beendeten, sofort auf die preiswerten Reste

Longman & Co. Paternoster Row. J & A. Arch. Cornhill. & G. Cooke. Hackney (vgl. auch Yale Center for British Art, Paul Mellon Collection, Inv. Nr. B1977.14.17779 (https://collections.britishart.yale.edu/catalog/tms:35287 [21.04.2024]); British Museum, Inv. Nr. 1868,0612.778, Drawn by A. W. Callcott. R. A. / Engraved by George Cooke. 1824; Adams 1983, Nr. 24, S. 361–363. Zur Vita: Brown, David Blayney: Callcott, Sir Augustus Wall (1779–1844), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2019, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/4397.

259 Billingsgate, 1828 (Adams 1983, Nr. 149, 4). Vgl. auch das Blatt mit Exeter Change, 1826, von George Cooke nach eigener Zeichnung (Adams 1983, Nr. 149, 23), das Blatt mit St Dunstan's in the East, from the Charter-House von Edward W. Cooke, 1828 (Adams 1983, Nr. 149, 40). Die Darstellung der Hanover Terrace, Regent's Park, 1827, nach Zeichnung von William Harvey (Adams 1983, Nr. 149, 17) hebt sich davon ab.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zugreifen können, war der Weg zu einem Markt nun weiter. Auch die sichere Wasserversorgung aus einer nahen *borne-fontaine* war nicht mehr möglich.[260]

Es gab sie aber doch, die individuelle Anhänglichkeit an die »alten« Straßen von Paris und London. Möglicherweise bedurfte dies spektakulärer, je nach Sichtweise verstörender oder befreiender städtebaulicher Maßnahmen, denn die frühesten Zeugnisse einer Sehnsucht nach den bisherigen Verhältnissen von Wohnung und sozialen Beziehungen in der nächsten Umgebung sind zu dem Abbruch der Häuser auf den Pariser Brücken überliefert. So klagt der »Cousin Jacques« 1785 aus Anlass des drohenden Abrisses der Häuser auf dem Pont Notre-Dame über die häufigen Umzüge, die ihm die Obrigkeit auferlegte, und ein weiterer anonymer Autor schließt im Jahr darauf als »un Frère du Cousin Jacques« eine *Complainte* an.[261] Anhänglichkeit an die »neighbourhood« oder das »quartier« ist einerseits Gegenstand von Satiren, und scheint andererseits immer wieder in autobiografischen Schriften auf. Wie sehr sich der *Bourgeois de Paris* um das Haus sorgt, karikiert L'Hermite de la Chaussée d'Antin.[262] Geht es da vor allem um den sozialen Status, den der »Propriétaire« zu erwerben scheint, fährt ein gewisser John Smith vom Newport Market 1825 in London anlässlich der vom Bau der Straßen um den künftigen Trafalgar Square ausgelösten Zerstörungen von Straßen alle denkbaren Motive einer Trauer um die gute alte Zeit auf.[263] Das Übel geht von der Regent Street aus, die der Autor in seinen *Lamentations over London* selten besucht. Wenn aber doch, dann schließt er die Augen:

260 Lazare 1869, S. 84. Offenbar wurde die Fontaine geöffnet und geschlossen, es kam also darauf an, früh Wasser zu holen. Vgl. auch zu den Mietkosten Granveau 1868, S. 54–63. Zu den Verhältnissen des ausgehenden 18. Jahrhunderts, als alle drei Monate die Miete fällig war und die Mieter unter Hinterlassen von Möbelstücken umzogen, vgl. Mercier, Sébastien: Déménagemens, Kap. 420, in: Mercier 1783, Bd. 5, S. 192–195. Vgl. auch den Bericht über die durch den Bau des City and Suburban Railway verursachten Umzug in einen übel beleumundeten Court von Wright 1868, S. 127.

261 Cousin Jacques: Nouvelle suite de mes malheurs, in: Journal de Paris, 15.05.1785, S. 547; Complainte d'un Frère du Cousin Jacques, sur la destruction des maisons du Pont Notre Dame, in: Journal de Paris, 10.04.1786, S. 405f. Zum 1786 im Salon ausgestellten Gemälde von Hubert Robert (Karlsruhe, Kunsthalle), das vielleicht die *Complainte* mit anregte, vgl. hier Lüdke 1991/92, S. 26–36; Dubin 2010, S. 113–115.

262 Les six étages d'une maison de la rue saint-Honoré, 12.04.1812, in: Jouy 1813, Bd. 2, S. 133–145.

263 Smith, John: Lamentations over London, in: The European Magazine. New Series, Bd. 2, Oktober 1825, S. 161–162. Der Text erscheint am 04.10.1825 im *Morning Chronicle* als Übernahme aus dem *European Magazine*; am 10.10.1825 unter dem Verfassernamen Peter Crockery im *Englishman,* sowie in *The London and Paris Observer, Or, Weekly Chronicle of News, Science, Literature, and the Fine Arts, Paris, A. und W. Galignani*, 1825, Bd. 1, S. 328–329. Flinn 2012, S. 382, hat als erster auf den Text aufmerksam gemacht, aber den satirischen Charakter nicht erkannt. Die Signale als Satire sind allerdings zahlreich und betreffen auch den ersten Publikationsort: Die New Series des European Magazine distanziert sich in der ersten Ausgabe, September 1825, S. 21, scharf von allen, die den alten Zeiten nachtrauern.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> [...] and then in vision there appeared to rise up before me the old, straggling, dark, and beloved buildings, now gone. I see in the gleaming lights the windows departed – and the bell of defunct tap-rooms rung by invisible waiters. – The old faces of friends come before me beaming through the smoke of tobacco and the mist of years – the sound of songs now never sung, rings in my ears – even the old odour salutes my nostrils. I forget the destroying hand of Nash, when some rude jostle of a passer-by induces me to open my eyes, and I wake to Regent-street! and hasten to bury myself in some of the yet unsubdued recesses about Leicester-square.

In der Straße, die er nun mit gutem Grund bedroht sieht, ist er aufgewachsen, als Sohn eines Perückenmachers. Sie reizt schon für sich zum Lachen, denn es handelt sich um die Cranbourne Alley, um eine extrem schmale Nebenstraße, in der sich die Ladenbesitzer darauf spezialisiert haben, billige Hauben aus Stroh für Damen zu verkaufen. Als Käuferin gibt man sich mit einer Haube aus der Cranbourne Alley als Angehörige der unteren Mittelschicht zu erkennen und macht sich lächerlich.[264] Der unbekannte Verfasser dieser Satire, die in vier Londoner Journalen und mit verschiedenen Verfassernahmen erscheint, karikiert die Anhänglichkeit an die Straßen der Kindheit und Jugend, an Lebensformen, die mit dem Abbruch der Häuser und der dort ansässigen Pubs sowie Geschäfte verloren gehen. Diese Haltung kann für die Leserschaft der Zeitungen und Zeitschriften nur deswegen lächerlich gemacht werden, weil man sie beobachtet oder zu beobachten meint. Die Satire deckt auf, was in den Petitionen der Betroffenen zumeist hinter Sachargumenten verborgen ist. Die Straßen Londons, die Häuser und die Pubs sind für den Ich-Erzähler physisch begehbare und greifbare Erinnerungsorte, an denen er an seine längst verstorbenen Jugendfreunde denkt. Um so grausamer sind die Verluste, die durch die Modernisierung der Stadt drohen.

»An inherent affection for the place of its nativity« neben der Wahrnehmung des »progressive improvement« nennt Thomas Smith 1833 als Motiv für sein umfängliches Werk über die Geschichte und Gegenwart der Pfarrei von St. Mary-le-Bone, das wie üblich die Geschichte von Personen, der Anlage von Straßen und des Baus herausragender Kirchen und Paläste umfasst.[265] Auch bei Thomas Smith verbindet sich Erinnerung mit den physisch erfahrbaren Zeugnissen. Das Buch ist ein Exempel für einen Aspekt, der für den Umgang mit der sich wandelnden Großstadt zentral ist. Beschrieben werden und einen kollektiven oder individuellen Erinnerungsort bedeuten kann immer nur ein begrenztes Areal. Dieses ist oft identisch mit Verwaltungseinheiten wie der Pfarrei (London) oder dem Quartier (Paris), kann aber noch

264 George Scharf hat eines der Geschäfte gezeichnet: 1 Cranbourn Street, Westwood's straw hat and leghorn warehouse, 1828, British Museum, Inv. Nr. 1900,0725.72. Vgl. Smith 1846, S. 124–125.

265 Smith 1833, Preface.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

enger auf eine Straße oder gar ein Haus fokussiert werden. Die ganze große Stadt kann so nicht erfasst werden.[266]

Um die verschiedenen Perspektiven vorzustellen, aus denen heraus diese Teil-Orte der Großstadt als kollektive und individuelle Anhaltspunkte der Erinnerung zum Gegenstand gemacht werden, seien mit John Thomas Smith und Francis Place Autoren herausgegriffen, deren Absichten kaum unterschiedlicher sein können: John Thomas Smith gehört zur Profession der erfolgreichen Grafiker, Autoren und Verleger, er schreibt mit dem Ziel der Veröffentlichung. Place wurde von Freunden zur Abfassung seiner Memoiren gedrängt, damit sein Lebensweg aus der unteren Mittelschicht zum einflussreichen Politiker bewahrt bliebe. Eine Publikation unterblieb. Smith und Place beschreiben in den 1820er Jahren die »neighbourhood« in der St. Martin's Lane und in Charing Cross. Beiden ist gemeinsam, dass sie den recht eng umgrenzten Bezirk in den Blick nehmen und Haus für Haus erfassen. Das Verfahren, eine Straße entlang zu gehen und das Aussehen sowie die aktuelle Nutzung der Bauten Schritt für Schritt zu dokumentieren, kann somit als eine in Zeichnungen und in Erinnerungsbüchern gleichermaßen vertraute Verfahrensweise der genauen personen- und sozialgeschichtlichen Dokumentation identifiziert werden.[267] »Saint Martin's-Lane affords so rich a mine for anecdote, that I never pass through it without receiving a ray of recollection from almost every window,« notiert Smith, dessen Untersuchungen zu historischen Wohnhäusern weiter oben kommentiert wurden. Er besucht das Viertel und schreibt aus Anschauung und Lektüre. In die zweite Auflage der Biografie seines Lehrherrn Joseph Nollekens, die er zu einer Anekdotensammlung über die Londoner Künstler ausbaut, rückt er ein Kapitel mit *Recollections of public characters some times inhabitants of St. Martin's-Lane* ein. Dabei beschränkt er sich auf Gebäude, die als Aufenthaltsorte der Künstler bekannt waren. Seinen Weg durch die Straße beginnt er im Norden, er geht die Häuser auf der Westseite durch, schreitet bis zu Charing Cross mit dem Northumberland House vor und geht dann zurück bis zur Kreuzung an Long Acre. Thema sind aber nicht nur die Künstler, sondern auch deren Auftraggeber und die Häuser selbst mit ihren Innendekorationen. Ausgehend von den Personen werden damit auch die Bauten selbst

266 Zu den Emotionen, die die Anwohner der Neighbourhood/dem Quartier gegenüber empfinden, vgl. den Forschungsüberblick in Ratcliffe/Piette 2007, S. 301–306; den Mangel an Quellen über die Wahrnehmung ersetzen Ratcliffe/Piette durch die Analyse von sozialen Beziehungen in und über vier ausgewählte Pariser Quartiers (Verwaltungsbezirke).

267 Sehr viel später wird Georges Perec mit seinem Text zur Rue Vilin diesen kurzen Straßenzug, in dem er geboren und in dem seine Eltern die Bedrohung durch den Holocaust erlebten, Haus für Haus beschreiben, bevor die Straße durch die Anlage des Parc de Bellville verschwand (Perec, Georges: Rue Vilin, 1999, zuerst in: L'Humanité, 11.11.1977, (dt. in: Perec 2014, S. 9–23). Die Straße und Georges Perec werden auch im Film von Robert Bober erinnert (En remontant la rue Vilin, 1992).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

mit ihren Details an Fassaden und Innenräumen geschildert. Drohende Verluste an Substanz werden erwähnt, aber nicht erkennbar bedauert.[268]

Auch Francis Place beschreibt Haus für Haus jenen Teil von Charing Cross, in dem er ab 1802 unter der Hausnummer 16 einen Laden für Männerkleidung mit mehreren angestellten Schneidern betrieb.[269] Die Schilderungen sind von seinen politischen Erfahrungen als Anhänger und Unterstützer verschiedener »radikaler« politischer Bewegungen im Kontext der Parlamentsreformen geprägt. Die Wortwahl bei der Beschreibung seiner Lebensumstände und des Quartiers könnte aus den Parlamentsdebatten um die Armengesetze oder aus der sozialkritischen Literatur dominiert sein, ist also nicht aus unmittelbarem Erleben spontan entstanden.[270] Place war in einem der Courts nahe Temple Bar aufgewachsen und blieb der Gegend lange treu. Nach seiner Lehre als »breeches maker« und als Rädelsführer eines Streiks hatte Place mit seiner Familie Jahre in extremer Armut in Wohnungen der Parallelstraßen zum Strand, in Back Side und Wych Street, bei St. Clement Danes verbracht, bis er seinen eigenen Laden aufmachen konnte.[271] Hierfür investierte er erhebliche Beträge, um die größten Scheiben von »plane glass« von ganz London für Schaufenster und Tür zu installieren. Charing Cross und die davon abgehenden Höfe waren nach seiner Beschreibung eine der übelsten Straßen von ganz London, in fast jedem Haus gingen Prostituierte ihrem Geschäft nach. In den Kellern befanden sich unterirdische Kuhställe. Eine offizielle Station und mehrere »wilde« Wirtshäuser, in denen Rekruten angeworben wurden, verdankten sich vermutlich der Nachbarschaft der königlichen Horse Guards. Um sich zu vergewissern, dass ihn seine Erinnerung nicht trog, besuchte Place die Schauplätze seiner Jugend. Vor allem die Binnenstruktur des Hauses, in dem er bis zum Alter von neun Jahren aufwuchs, überprüfte er am 5. September 1840 in einem Besuch, den er ausführlich schildert. Der Inhaber eines Tabakladens, der sich nun schon mehrere Generationen in der Familie befindet, macht dabei beiläufig klar, wie kleinräumig »neighbourhood« verstanden wurde. Denn die Familie Place war 1780 nicht weit weggezogen, in die Arundel Street, eine südliche Seitenstraße des Strand.[272]

---

268 Smith 1829, S. 223–244. Das Zitat auf S. 223.

269 Thale 1972, S. 223–227. Zur Person: Thomas, Williams: Francis Place (1771–1854), in: Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/22349.

270 Hofer-Robinson 2018, zeigt, wie ab etwa der Mitte des Jahrhunderts die Fiktion der Romane von Charles Dickens die Wahrnehmung und Beschreibung der Slums prägte und zur Begründung für deren »Sanierung« diente. Places Erinnerungen gehen diesen Beispielen zeitlich voraus.

271 Thale 1972, S. 214f.

272 Thale 1972, S. 25f. Pariser Beispiele für Jugenderinnerungen: Rambuteau, der die Rue Saint-Avoye aufsucht, in der seine Großeltern gewohnt hatten, und der im Quartier zahlreiche Verbesserungen am Zustand der Straßen durchführen lässt (Rambuteau 1905, S. 375); Nadar, der beim Ballonflug über die Stadt sich nicht mehr orientieren kann (Nadar 1867, S. 1585–1586); Fournel, der ein Haus aufsuchen will, das nicht mehr besteht (Fournel 1865, S. 76f.).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



54 George Scharf: Old Charing Cross 1831, Grafitstift, London, British Museum.

Kleinräumigkeit, Erreichbarkeit für Männer und Frauen, die zu Fuß gehen, lokale Handelsstrukturen also und die Einbettung der Großbauten wie Kirchen und Paläste in eine Stadtstruktur, die von schmalen Straßen und drei bis vierstöckigen Wohn- und Geschäftshäusern gebildet wird, auf der einen Seite; Verknüpfung von Stadtteilen, Fahren und Reiten, Handel für ein von fern kommendes Publikum, die Freistellung der großen Bauten als Monumente und neue kulturelle Attraktionen auf der anderen Seite: Diese Eigenschaften der Stadt werden nicht nur im Titel von Vedutenserien und Büchern, sondern auch in den Einzelbildern der Straßenzüge als grundlegend verschiedene Möglichkeiten der Benutzung des Stadtraums inszeniert. Dies sei mit einem weiteren kurzen Blick auf Charing Cross gezeigt.

Aus dem großen Bestand an George Scharfs Zeichnungen der Häuserzeilen an Charing Cross ist hier der Blick auf die Nordseite ausgewählt, die Britton 1833 als »taken down« erwähnt (Abb. 54).[273] Zu sehen sind auf dem 1831 datierten Blatt die Häuserzeile auf der Nordseite, darunter der berühmte Gasthof Golden Cross im neugotischen Stil, davor das Reiterdenkmal Charles I. mit der dort installierten Wasserpumpe zur Versorgung des Viertels. Hinter den Häusern ragt der Kirchturm von St. Martin-in-the-Fields auf. Visuell wird so immer wieder die Grundstruktur der Stadt mit ihren Pfarreien deutlich. Rechts biegt die Straße in Richtung Whitehall und Themse um. Da die Abrissarbeiten schon begonnen haben, ist westlich der Häuserzeile der Blick auf die Royal Mews frei geworden. Es lässt sich im Bild alles able-

273 British Museum, Inv. Nr. 1862,0614.5, aufgelegt und auf dem Träger erweitert und beschriftet. Vgl. O'Byrne 2012, S. 219 mit Abb. 4.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



55 Thomas Shotter Boys: Charing Cross, Lithografie, Cleveland, Museum of Art.

sen, was man zur Orientierung braucht: Wer die Händler sind, was sie anbieten und wie man vor den Schaufenstern stehen bleibt. Lebensmittel des täglichen Bedarfs gibt es auf der Nordseite des Platzes nicht, aber in der St. Martin's Lane, beim Bäcker und beim Gemischtwarenladen der Mary Hicks, bzw. im Geflügelladen in der rechts abbiegenden Straße zum Fluss. Charing Cross und der Westteil des Strand ziehen Publikum aus der ganzen Stadt an. Die Seitenstraßen versorgen die Bewohner, auch da gibt es Spezialgeschäfte. Man kann, aber man muss sich aus dem Carré nicht wegbewegen, man kann, aber man muss nicht von Laden zu Laden stehen bleiben; der Rhythmus, den die Bebauung in der Breite und der Höhe vorgibt, ist abwechslungsreich, kleinteilig, keinesfalls hat es hier jemand eilig. Die Dichte an Verkehr, die als Argument für den Umbau angeführt wird, zeigt Scharf nicht – vielmehr ist »Luft« auf dem Blatt.

Zehn Jahre später weitet Thomas Shotter Boys den Blick, spart aber den neuen Platz selbst aus, vermutlich weil dort die National Gallery nach wie vor eine Baustelle ist (Abb. 55).[274] Zwar sind die Figuren im Vordergrund interessant genug, um

274 Aus Boys 1842, Ansicht von Fleet Street und Piccadilly. Vgl. Adams 1983, Nr. 196, S. 468–471; insbesondere zur Technik Roundell 1974, S. 40f. mit Taf. 63–65. Das Wohnhaus von George Ledwell Taylor, das Geschäftshaus von John Nash. Vgl. Dodgson, Campbell/Furjań, Helene: Taylor, George Ledwell (1789–1873), in: Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/27027. Den Blick, der zur Norm werden wird, gibt um 1850, nach Aufstellung der Nelsonsäule, Jules Arnout: Plate 6: View of Trafalgar Square from Charing Cross, Dessiné et lith par Jules

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

den Blick zu fangen – das vornehme, im Schritt dahinreitende Paar und die beiden Männer mit dem Sprengwagen. Deren Schwarz von Kleidung, Fell und Schatten steigert die Helligkeit der Straßenoberfläche, die so den Blick auf das am Ostrand des neuen Platzes errichtete Wohnhaus mit seiner Stuckfassade zieht. Hier hat sich das Hotel Morley eingenistet, dann folgt das Geschäftshaus, beide mit halbrunden Anbauten, die mit ihrer Säulenstellung die sonst gerade Flucht der Straße unterbrechen, ohne die Baulinie zu übertreten. Northumberland House, vor dessen Folie sich das Reiterdenkmal abhebt, hatte bis dahin als einzige aristokratische Residenz die Maßstäbe gesetzt und die schmalen Geschäftshäuser dominiert. Das Kreuz und Quer der Fahrzeuge im Vordergrund – von rechts kommt im Trab mit hohem Tempo eine Kutsche hinzu – und die vielen Menschen in der Ferne lassen deutlich erkennen, dass sich nicht nur das Format der Bauten geändert hat, sondern auch der Charakter des Areals: Es zieht nun viel Publikum an, das ist nicht mehr das Viertel seiner Anwohner. Zwar gibt es weiter Personen aus der Unterschicht, aber sie haben nichts zu tun. Sie lungern um das Denkmal herum, als handelnde Personen werden sie nicht mehr im Bild benötigt. Den Prozess des Stadtumbaus sollte auch Thomas Shotter Boys in seinen Lithografien zeigen, dann aber nicht in den Abbruchmaßnahmen, sondern als Arbeiten an einer zukunftsträchtigen Infrastruktur aus Abwasser- und Gasleitungen. Was die Stadt als Ganzes ausmacht, so wie sie sich aus vielen Straßenbildern zusammensetzt, unterscheidet sich bei Scharf und Boys markant: George Scharf zeigt, wie sich die Straße aus den vielen Stadthäusern und dem Beitrag der Anrainer mit ihren Läden bildet. Thomas Shotter Boys hingegen hebt die alten und neuen großen Bauten heraus und lässt die Häuser, die sich zwischen ihnen behaupten, als undifferenzierte Strecke erscheinen. *London as it is* ist 1842 nicht fertig, weil immer noch Bauarbeiten nötig sind. Aus der Vergangenheit der Stadt bleiben ausgewählte Baudenkmale übrig, die sich mit den neuen Bauten zu einem strahlenden Stadtbild verbinden.

3.3 Urbanistische Verbesserungen

3.3.1 Pittoreske Ruinen

Veränderungen in der Administration werden in London und in Paris als wesentliche Einschnitte für die Stadtentwicklung angesehen: In London handelt es sich um die Gründung des *Metropolitan Board of Works*, durch das eine einheitliche ad-

Arnout / Imp Lemercier à Paris / Paris, Bulla Freres et Jouy, Editeurs / Berlin, Fd. Ebner, 196 Friedrichsstrasse / London, E. Gambart & Co. 25 Berners St Oxf St / New York, Emile Seitz, 233 Broadway (British Museum. Inv. Nr. 1880,1113.2811).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ministrative Zuständigkeit für alle Teile der Stadt errichtet wurde.[275] Die Epochengrenze für die Entwicklung von Paris wird mit der Ernennung von Georges-Eugène Haussmann zum Präfekten 1853 angesetzt. Die Personalisierung in der Zuschreibung der Entscheidungsbefugnis an den Präfekten und an Napoleon III. als Kaiser hat dazu beigetragen, dass die Baumaßnahmen in Paris national und international als emblematisch für die Eigenschaften der modernen Großstadt wahrgenommen wurden. Tatsächlich war London in vielen Punkten zeitlich vorausgegangen. Paris besaß jedoch seit dem mittleren 18. Jahrhundert eine ungebrochene Tradition in der Wiedergabe von innenstädtischen Baumaßnahmen. Gemälde zeigten deren Dimension an Kirchen und großen Baumonumenten, und dieser Modus sollte sich für die Propagierung des Baus neuer Straßen und neuer Großbauten in grafischen Blättern eigneten. Allerdings sollte das Thema der Ruinen in Paris im Second Empire nicht mehr in das Medium Gemälde gelangen, von dem es in den 1750er Jahren seinen Ausgang genommen hatte.

Die Baustellen des 18. Jahrhunderts waren durchaus prominent: Es handelte sich um die Freilegung und die Vollendung der Ostfassade und der Cour Carrée des Louvre, um die Beseitigung des Cimetière des Innocents und die Anlage eines zentralen Marktplatzes sowie um den Abriss der Häuser auf den Brücken, die die zentrale Querung der Seine ermöglichten.[276] Zugleich veränderte sich der Pariser Kunstbetrieb von einem vor allem auftragsgetriebenen zu einem angebotsorientierten Markt, so dass die Maler sich neue Themenfelder erschlossen. Maler wie Pierre-Antoine Demachy und Hubert Robert hatten die Ruinen Roms und der römischen Campagna während ihres Aufenthalts an der römischen Akademie studiert und gemalt. Sie wurden zum Ausgangsmaterial für die Wiedergaben von Ruinen in Paris – mit einer charakteristischen Verschiebung. Die Bilder aus Italien hatten fast immer das Ruinenbild zur Reflexion über das Verhältnis der alle Zeiten überdauernden Natur zur menschengemachten Kunst und Kultur genutzt. Dieser Aspekt musste bei innenstädtischen Ruinen zurückstehen.[277] Hinzu kam, dass die Ruinen in der Stadt, zumal wenn der Abriss von Großbauten und Häusern dem unmittelbaren Neubau vorausging, menschengemacht und höchst temporär waren. Die Bilder heben sich damit auch von Szenen ab, die Katastrophen, vor allem Brände, zum Thema haben. Die Künstler zeigten, wie der Abriss vor sich ging: Nicht die Ruine selbst, sondern der Vorgang der Zerstörung war das Thema der Gemälde, die damit zum Ereignisbild wurden.

Die diversen stadtplanerischen und künstlerischen Aspekte, die die Gemälde der 1780er Jahre aufweisen, seien an zwei Beispielen gezeigt. Beide Bilder waren 1787

275 Nead 2000, S. 14–56.

276 Lüdke 1991/1992, S. 50–58; Pinon 2012, S. 45f. für die Abrisse von Kirchen im Ancien Régime.

277 Die derzeit beste und differenzierte Einführung in das Thema bietet Schnapp 2020, S. 10–45.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



56 Pierre-Antoine Demachy: La démolition de l'église des Saints-Innocents en 1787, Öl/Lw., Paris, Musée Carnavalet.

im Salon ausgestellt. Pierre-Antoine Demachy präsentiert den Abriss der Église des Saint-Innocents, die den Abschluss der Arbeiten zur Aufgabe des angrenzenden Friedhofs darstellte (Abb. 56).[278]

Als Gründe für die Aufhebung des Friedhofs und die Entwidmung der Kirche wurden die massiven gesundheitlichen Gefahren geltend gemacht, die von den zahllosen Toten und der Mischung mit dem Lebensmittelmarkt ausgingen. Der Ort galt als in hohem Maße als »insalubre«. Demachy wählt den Standort und die Beleuchtung seines Gemäldes so, dass die Apsis der Kirche im Gegenlicht erscheint und das warme Licht des Nachmittags auf die Arkadenreihe des Schiffs fällt. Zu einem Hauptmotiv wird die Brandmauer des benachbarten Wohnhauses. Hier zeichnen sich die Züge der Kamine des angrenzenden, bereits weitgehend zerstörten Hauses ab; ein Motiv, dem eine große Karriere gelten sollte. Nur im Schatten, und damit kaum sichtbar, erscheint an ihrem ursprünglichen Standort die Fontaine des Innocents. Das Bild ist mit vielen Figuren bevölkert, die ihren Geschäften nachgehen oder das Geschehen betrachten. Demachy gelingt es, das genaue Protokoll des Ortes, so wie es sich in

278 Vgl. Roussel-Leriche/Pętkowska Le Roux 2013, Kat. Nr. 32, S. 142, sowie S. 140–149. Zu den Vorgängen um die Aufhebung des Friedhofs und die Entwidmung vgl. hier nur Thouret 1789; Dulaure 1829, Bd. 2, S. 241, Bd. 8, S. 344–351.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



57 Hubert Robert: Abriss der Häuser auf dem Pont au Change, Öl/Lw., München, Bayerische Staatsgemäldesammlungen.

seinen Bauten darstellt, und die Momenthaftigkeit des Geschehens mit den atmosphärisch überhöhten Resten zu einem dramatischen Ganzen zu kombinieren.

Hubert Robert hatte sich schon mit seinem nur kurz nach der Brandkatastrophe der Oper von 1781 entstandenen Bildpaar als ein Maler erwiesen, der das Ereignis als Sensation inszenierte. Mit dem Bildpaar zur Niederlegung der Häuser auf den Brücken nahm er dagegen ein Thema auf, das seit Jahrzehnten in der städtischen und der königlichen Administration diskutiert und 1787 endlich realisiert wurde: der Abriss der Häuser (Abb. 57).

Dieser sollte vor allem den Verkehrsfluss auf einer der Hauptachsen der Stadt verbessern. Hinzu kam der Wunsch, den Stadtraum durch den Blick auf den Fluss, wie er sich auf den neueren Brücken flussabwärts auszeichnete, besser erfahrbar zu machen.[279] Das »embellissement« als Grundprinzip der aufklärerischen Urbanistik, das Nützliches und Schönes verbindet, sollte mit dem Abriss der Häuser auf allen Brücken zu einem durchschlagenden Erfolg gebracht werden. Aus der breiten Forschung zu den Gemälden sei nur ein Aspekt herausgegriffen, der Roberts Ansicht des Pont-au-Change im Moment der Arbeiten von den Ruinenszenen zu Pariser Monumentalbauten abhebt.[280] Robert zeigt den Blick in der Achse der Brücke nach

279 Lüdke 1991/1992, S. 15–25, S. 31–32, S. 44f.; Weicherding 2001, S. 35–54, S. 60–90; Dubin 2010, S. 109–118.

280 Zur Reihenfolge der Fassungen, darunter der zweiten Fassung in München, Bayerische Staatsgemäldesammlungen, die sich vor allem bei den Figuren unterscheidet, vgl. Lüdke 1991/1992, S. 19–21, S. 24, Nr. 3, S. 62–63.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Süden in Richtung der Île-de-la-Cité mit dem Uhrturm des Palais, der die Orientierung erst möglich macht. Denn die Häuserreihen der ursprünglich geschlossenen und einheitlich bebauten Brücke fluchten als Haufen von weiß-grauem Schutt, unter dem die Arkaden der Läden gerade eben sichtbar werden, als amorphe Masse und doch steil in die Tiefe. Im Vordergrund sperren Stapel von verwertbarem Material und ein Gespann zum Abtransport des Schutts den Weg. Die Arbeiter erscheinen winzig gegenüber der Aufgabe, allein die Figuren rechts oben auf dem Berg haben den Aus- und Überblick auf den Fluss. Die Öffnung des Stadtraums auf den Fluss hin, die man erwartete, wird in beiden Bildern Hubert Roberts allenfalls als ein Zukunftsversprechen sichtbar. Im Blick auf den Pont Notre-Dame verriegelt er den Blick in Richtung der Seine durch die Brücken; im Blick über den Pont-au-Change wird mittels der Unklarheit, die das Bild in Bezug auf den Betrachterstandort lässt, und durch die gigantisch erscheinenden Schutthaufen eher Verstörung als Klarheit in der Wahrnehmung des Stadtraums erreicht. Auch diesen Aspekt sollten spätere Darstellungen von Straßen und Quartiers im Umbau wieder aufgreifen.

Die Bilder vom Prozess der Zerstörung von Kirchen und Konventen, die im Zuge der Revolution zur Nutzung und meist auf Abbruch durch ihre Käufer enteignet wurden, variierten die vorrevolutionären Gemälde.[281] Fast immer wurden sie in handlichem Format zum Verkauf auf dem Pariser Kunstmarkt erstellt. Sie folgten damit einer Ästhetik, die aus dem Schrecken oder wenigstens Staunen über das Geschehen Interesse erzeugte. Sie dienten keiner politischen Aussage, auch nicht der visuellen Verteidigung der Bauten gegen den Vorwurf des sogenannten »vandalisme«, der währenddessen, jedenfalls für Bauten aus dem Mittelalter, erhoben wurde.[282] Diese Bilder zeigen die Monumente im Moment ihrer Zerstörung weitgehend isoliert. Im Unterschied dazu präsentiert ein Zeichner und Radierer 1802 den Abriss des Grand Châtelet in seinem urbanen Kontext (Abb. 58).

Er lässt damit die beiden Gründe aufscheinen, die für die Zerstörung dieser Befestigung am Nordufer des Pont-au-Change sprachen: die Enge der Straßen, die den Verkehr behinderten, und die »insalubrité«, die den Zeitungsberichten zufolge auch aus der angrenzenden Halle der Metzger resultierte.[283]

281 Als Übersicht über die Werke Hubert Roberts vgl. Weicherding 2001, Kap. III. und IV, S. 95–150.

282 Siehe Furet/Ozouf 1988, S. 903–912.

283 L. D. L.: Démolition du Grand Châtelet, vis à vis du Pont au Change, zwei Zustände der Radierung und Aquatinta, auf der Rückseite mit »De Moleou« signiert. Vgl. Le Moniteur, 27.03.1802, S. 745, Abdruck eines Artikels aus dem Journal des Arts, de litterature et de commerce, vom 30. Ventose An X, S. 409–412; Le Moniteur, 25.09.1802, mit Zitat aus der Rede des Präfekten, der den Vollzug des Abbruchs meldet. Weitere Zeichnungen eines unbekannten Zeichners, ebenfalls aus der Sammlung Destailleur, präsentieren das Grand Châtelet stereotyp als isolierte, im Boden steckende Ruine. Das Porträt eines Architekten vor der Baustelle ist vom selben erhöhten Standort

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



58 Louis De Moléon: Démolition du Grand Châtelet, lavierte Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

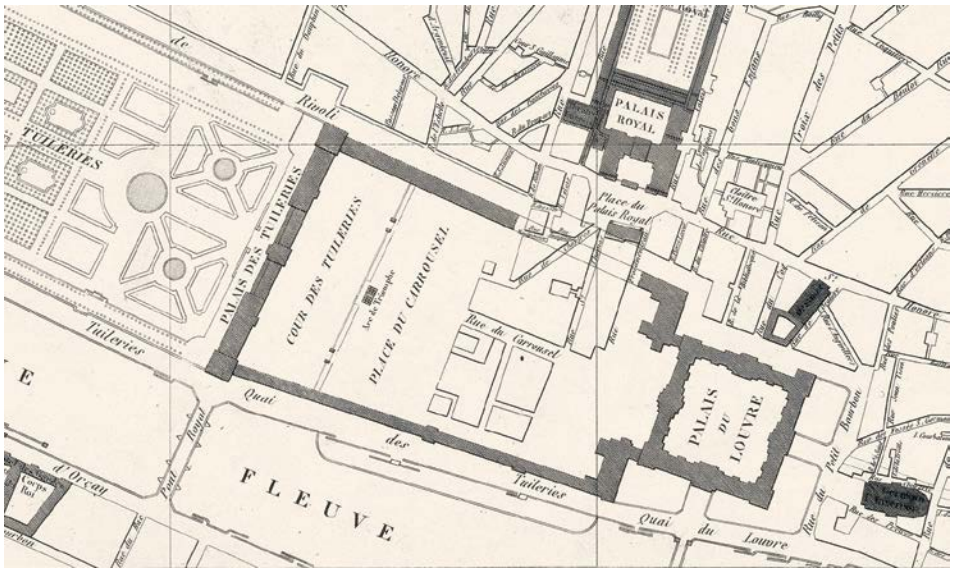
Über das Lager mit den zum Verkauf bereitliegenden Baumaterialien hinweg blickt der Betrachter auf den Bauzaun, an dem sich die Passanten den Weg suchen. Einige bleiben stehen, um durch das Gitter die Abbrucharbeiten zu verfolgen. Arbeiter sind dabei, den zentralen Bauteil mit seinen offenstehenden Arkaden zu zerstören und Brauchbares über die Schutthalde nach unten zu schaffen. Links schließt sich ein noch aufrecht stehender Trakt mit leeren Fensterhöhlen an, rechts und im Hintergrund sind schmale Häuser mit Ladengeschäften im Erdgeschoss zu sehen. In der Biegung der Straße hat eine Frau einen Verkaufsstand aufgebaut. Indem der Zeichner eine ungewöhnliche Perspektive wählt, die über den Haufen mit Material als Repoussoir die Passanten nur halb zu sehen gibt, wirkt sein Blatt als authentisches, in der Situation präzise erfasstes Dokument.

3.3.2 Die Place du Carrousel und die Vollendung des Louvre: Erkenntnis von Verlusten

Die Zone um den Louvre und die Tuilerien stellte in den Jahrzehnten nach der Revolution von 1789 denjenigen Bereich der Stadt dar, in dem sich sowohl prominente

aufgenommen und zeigt denselben Stand der Arbeiten (Portrait d'un architecte debout, montrant la démolition du Grand Châtelet en 1802, Paris, Musée Carnavalet, D.2886).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



59 A. Mangot/Théodore Jacoubet (Zeichner): Plan général de la ville et des faubourgs de Paris, 1825, Ausschnitt, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Motive zur nostalgischen Sicht auf die monarchische Vergangenheit fanden als auch neue Verfahren des Bildermachens erprobt wurden. Wegen der langen Dauer der Baumaßnahmen an der Place du Carrousel und am Louvre können die Veränderungen in der Darstellung und damit auch ein Umschwung in der Auffassung der Aktivitäten um Abriss und Neubau seit den 1830er Jahren bis in das Second Empire hinein aufgezeigt werden.

Zur Orientierung müssen einige Informationen über den Zustand dieses Areals am Ende des Empire 1815 vorausgeschickt werden (Abb. 59).[284] Der gesamte Bereich zwischen dem Louvre im Osten und den Tuilerien im Westen, war am Ende des *Ancien Régime* dicht besiedelt. Dabei hatten sich die Adelsfamilien aus ihren *Hôtels particuliers* zurückgezogen, und in diesen Bauten waren Funktionen der Hofhaltung in den Tuilerien und im nahegelegenen Palais-Royal angesiedelt worden. Dazu gab es weiterhin zahlreiche Wohnbauten, darunter das seit 1780 angelegte Quartier auf dem Gelände der Einrichtung der Quinze-Vingts, aus dem die Stallungen des Duc d'Orléans monumental herausragten. Projekte zur Verbindung von Louvre und Tuilerien durch einen Galerieflügel im Norden, analog zur Grande Galerie an der Seine, waren aufgegeben worden, immerhin war unter Napoleon im Zuge des Baus der Rue

284 Ich stütze mich auf: Daufresne 1987, S. 102f., S. 207; Bresc-Bautier/Fonkenell 2016, Bd. 1, S. 509–1515 zum *Dégagement* ab 1754, Bd. 2, S. 159–289; vgl. auch Krause 2022. Zur Geschichte einzelner Bauten auch Berty 1885, S. 60f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

de Rivoli ein erster Ansatz von Westen her geschaffen worden. Napoleon hatte auch vor den Tuilerien einen Hof anlegen lassen, der den Arc de Triomphe als Tor benutzte und den größten Exerzierplatz innerhalb von Paris schuf. Das gesamte Areal bildete eine Barriere zwischen den Vierteln der Rive Droite und den Seinebrücken. Die Rue de Rohan, die in der Achse der Rue de Richelieu die Hauptstraße bildete, war eng. Die Ost-Westverbindung war verwinkelt. Immerhin waren noch im *Ancien Régime* die Wege durch die Cour Carrée geöffnet worden. Aber das ehemalige Hôtel de Longueville mit seinem großen Grundstück bildete immer noch eine enorme Barriere, und sogar der Pfad für Fußgänger, der während der Republik hindurchgeführt hatte, war geschlossen worden, als dort die kaiserlichen Stallungen angelegt wurden. Unter der Julimonarchie wurden ab 1833 die ehemaligen Hôtels de Longueville und d'Elbeuf abgerissen, so dass sich eine recht breite Verbindung zwischen Louvre und Tuilerien ergab. Da weitere Maßnahmen ausblieben, entwickelte sich entlang der Restbebauung ein Markt für Grafiken, Bücher, Vögel und Nippes, der in Schuppen und unter freiem Himmel Publikum anzog.[285] Die restliche Bebauung verkam weiter und sei, so die Beschreibungen in den 1840er Jahren, von einer Mischung aus *Bohème*, verarmten Kleinbürgern und Verbrechern bewohnt worden. Mit dem Beschluss der Zweiten Republik zum Abriss der Bebauung und zum Weiterbau der Rue de Rivoli nach Osten sowie dem Bau der nördlichen Galerie wurde die vollständige Neuordnung des Geländes durchgesetzt. Insgesamt bildete diese Zone in der ersten Jahrhunderthälfte vermutlich den Ort, an dem der Kontrast zwischen der Würde der aktuellen sowie der historischen Hofhaltung und der historischen Bedeutung der Bauten einerseits, der Nutzung und disparaten Bebauung anderseits extrem war und so auch wahrgenommen wurde.

Die Panoramen, die als Serien von Lithografien erscheinen (Abb. 60), artikulieren von einem in der Luft angenommenen Standort aus den scharfen Kontrast, mit dem sich der leere Raum, auch der noch nicht ganz leere Raum zwischen Tuilerien und Louvre, von dem »pâté« (Balzac) der Häuser abhebt.[286] Sie zeigen damit zudem an, dass der Rest an alter Bebauung, die teilweise noch keine 50 Jahre alt war, ebenfalls zu verschwinden habe. Zudem wird deutlich, wie disparat in städtebaulicher Hinsicht dieser Bereich war. In Nicolas Chapuys Blick vom Louvre aus nach Westen – der

285 Eine Beschreibung enthält der Roman: Monselet 1857, Bd. 1, S. 95–99 (Kap. Les démolitions).

286 Zu nennen sind: Panorama de Paris, vier aquarellierte Radierungen eines unbekannten Zeichners, 1828 datiert (Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, RESERVE FOL-VE-53 (C), Sammlung Destailleur, Bd. 1, 27), das das Paris-Panorama von 1801 kopiert (vgl. die Kopie im Musée Carnavalet, um 1833, Inv. Nr. P823); Paris et ses arrondissements à vol d'oiseau, 1840 (?), mit 8 Lithografien von Jules Arnout nach Zeichnungen von Nicolas Chapuy und vier Lithografien von George Müller nach Zeichnungen von Eugène Chaperon (Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Sign. RESERVE FM 32546, handkoloriertes Exemplar im Louvre).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



60 Nicolas Marie Joseph Chapuy (Zeichner): 1er arrondissement. Vue prise au-dessus du Louvre, 1840, Lithografie, Ausschnitt, Paris, Musée Carnavalet.

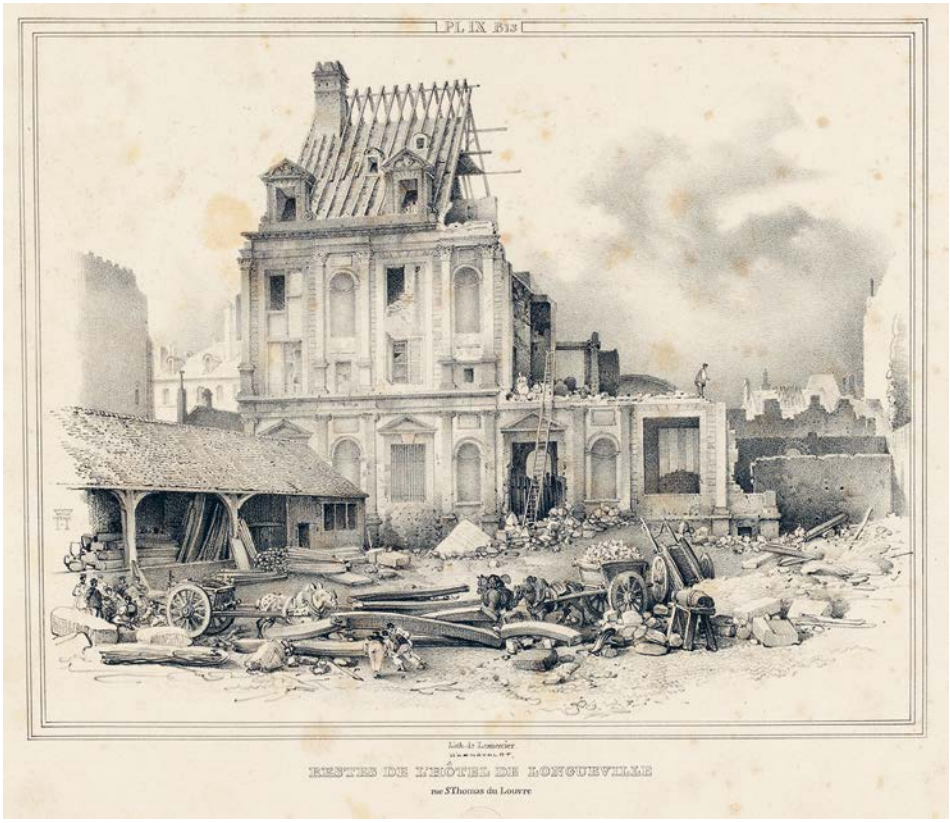
Louvre ist selbst nicht zu sehen – markieren die Brandmauern der Häuser eine Abbruchkante, an die sich die Schuppen und Verkaufsstände klammern (Abb. 60).

Inselhaft steht das Hôtel de Nantes im Platz, hinderlich im Weg, denn der rege Verkehr an Kutschen muss es umschiffen, um den *Guichet* unter der Grande Galerie bzw. den Durchschlupf der Rue de Rohan zum Platz vor dem Palais-Royal zu erreichen. Die Platz- und Straßenfläche wird vom Zeichner und Lithografen nicht strukturiert.

Unter den Veduten, die die Situation aus naher Sicht dokumentierten, stehen Blätter aus den *Souvenirs du Vieux Paris* von Lancelot-Théodore, comte de Turpin de Crissé chronologisch am Anfang. Sie gehören zu den Arbeiten, die in der Geschichte Frankreichs und eben auch der Hauptstadt einen Beweis für die Legitimität der bourbonischen Herrschaft erkennen – auch wenn das Werk wegen der Zeitläufte erst nach der Julirevolution erschien.[287] Turpin beschränkt sich nicht auf die Bau-

287 Turpin de Crissé 1836. Die erste noch schmalere Ausgabe erschien 1835. Chaine 2006, S. 33–54; vgl. auch Fiori 2012, S. 60f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



61 Lancelot Théodore de Turpin de Crissé: Restes de l'Hôtel de Longueville, Lithografie, Paris, Musée Carnevalet.

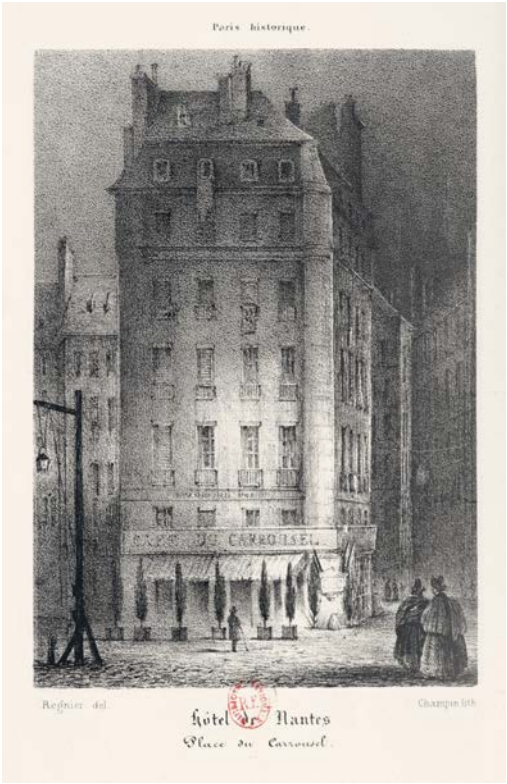
ten aus dem Mittelalter, vielmehr reicht seine gleichermaßen auf Bauten wie auf Personen fokussierte Darstellung bis weit in das 17. Jahrhundert hinein. Sein Werk ist zudem – vor Fotografien und nostalgischen Radierungen der 1850er und 1860er Jahre – das einzige, das sich den besonders prestigeträchtigen Arbeiten am Louvre und an den Tuilerien zuwendet.

Turpin de Crissé zeigt 1833 das Hôtel de Longueville im Moment des Abbruchs (Abb. 61). Noch aufrecht steht ein Pavillon des Corps-de-Logis; das Monument mit dem steilen Dach ragt vor einem Himmel auf, dessen Wolken sich über den schon weit beschädigten Teilen des Gebäudes dunkel auftürmen. Der Zeichner hat fraglos von Pierre-Antoine Demachy und Hubert Robert gelernt, denn die Arbeiter sind als winzige Figuren in der Ruine dargestellt. Wären da nicht einige Figuren hineinplatziert, könnte man die großen Balken und Steine, die sich quer durch das Bildfeld ziehen, für ein Stillleben halten. Die Spannung, die Turpin de Crissé zwischen den groß gezeichneten Motiven des Vordergrundes und dem Gebäude aufbaut, mag sich

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

einem Hilfsmittel wie der Camera lucida verdanken; sie wird aber gerne in Kauf genommen, um den Bau selbst in seinem erbarmungswürdigen Zustand als ein wertvolles Monument erscheinen zu lassen. Der zugehörige Text von Amédée-David, comte de Pastoret listet die bedeutenden Bewohnerinnen und Bewohner dieses Adelspalais, seinen Abstieg zur *Ferme de tabac* und die Wechselfälle in den letzten Jahrzehnten auf. Es ist klar, dass Zeichner und Autor die vergangenen Zeiten bedauern, d. h. die weit zurückliegenden Jahre, bevor der Louvre von Louis XIV als Wohnsitz aufgegeben wurde und der Niedergang des Viertels einsetzte.[288]

Ebenfalls in den 1830er Jahren streiften Charles Nodier, der an den Bänden der *Voyages pittoresques* mitgewirkt hatte, und sein Zeichner Auguste Régnier durch Paris, und gelangten – wie sie behaupten – eher zufällig zu ihrer eigenwilligen, dreibändigen Publikation unter dem Titel *Paris historique, Promenades dans les rues de Paris*.[289] Nodier publiziert unter dem Regime der Zensur nach den Septembergesetzen von 1835. Dies kann erklären, warum er in einem auffallend lakonischen Stil schreibt und die Emotion eher den Bildern überlässt. Ebenso überraschend wie die Schauplätze von Ereignissen der Revolution und der Julimonarchie erscheint im zweiten Band das Hôtel de Nantes, ein Hotel im modernen Sinne (Abb. 62).



62 Auguste Regnier (Zeichner): Hôtel de Nantes, Place du Carrousel, Lithografie, Bibliothèque nationale de France.

Das Eckhaus war ein Überrest der Bebauung an der Rue Saint-Nicaise.[290] Das Gebäude war damit das einzige, an dem Nodier das Attentat auf den Premier Con-

288 Turpin de Crissé 1835, Taf. IXbis. Das Blatt ist auch in der ersten Ausgabe enthalten. Der Text auf S. 69–71. Zum Gebäude auch Berty 1885, Bd. 1, S. 103f. Zurselben Zeit war Alexandre Pernot im Viertel unterwegs. Seine Zeichung des Hôtel de l'Elbeuf von 1834 im Zustand der Ruine stammt von 1834 (Reste de l'Hôtel d'Elbeuf sur le Carroussel en 1834, Paris, Musée Carnavalet, D.6435).

289 Nodier 1838/1839, vgl. Krause 2024.

290 Die Abrissarbeiten an der Straße sind nur auf den beiden Zeichnungen zu sehen, die Thomas Girtin bei seiner Parisreise 1801/1802 anfertigte. Die am Ort aufgenommene Zeichnung ist auf 1801 datiert. Die Rückseite ist beschriftet: Part of the Thuilleries palace where Buonaparte resides the

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sul Bonaparte vom 24. Dezember 1800 in Erinnerung rufen konnte. Dem Bild des Hotels, eines banalen, mehrstöckigen Wohn- und Geschäftshauses aus dem Ende des 18. Jahrhunderts, kann eine den Ereignissen entsprechende Herzensregung nur abgerungen werden, indem es bei Nacht präsentiert wird. Man weiß nicht recht, wo der Lichtschein herkommt, der die Fassade erhellt. Er reicht aus, um die Tafel und die schmückenden Fahnen an der Ecke des Gebäudes herauszuheben, die an den in der Julirevolution dort getöteten Lehrer Farcy erinnern. Die Laterne am linken Bildrand, die wohl nicht zufällig einen Galgen evoziert, verströmt schwaches Licht, nur wenige Fußgänger sind im nächtlichen Dunst unterwegs, einer hält vor dem Gebäude inne, scheint es zu betrachten. Es ist ein Stellvertreter des Autors und Lesers, die beide schon wissen, dass das Gebäude dem Untergang geweiht ist.[291]

Turpin de Crissé, Charles Nodier und sein Zeichner Auguste Régnier können auf diese Weise einzelnen, vom Verschwinden bedrohten oder bereits verschwundenen Bauten einen Erinnerungswert an Personen und Ereignissen zuschreiben. Eine Sicht auf das gesamte Quartier erzeugen sie damit nicht. Aber sie sind Vorläufer einer Bewegung, die das *Vieux Paris* im Moment seines Verschwindens vor Augen stellen und damit zu einem Geschichtsbild beitragen, das verschiedene Bewertungen der Vergangenheit transportiert.[292]

Räumlich etwas weiter greift Balzac aus, der 1844 einen anderen Zugriff auf das Viertel hat. Für Balzac besteht kein Zweifel: Die Reste an Wohnhäusern, die im Schatten der Grande Galerie überdauert haben, besitzen keinen historischen Wert und sind als Schauplatz der 1828 spielenden Romanhandlung der *Cousine Bette* geeignet, den dort siedelnden Personen üble Charakterzüge zu verleihen.

> Depuis le guichet qui mène au pont du Carrousel, jusqu'à la rue du Musée, tout homme venu, ne fût-ce que pour quelques jours, à Paris, remarque une dizaine de maisons à façades ruinées, où les propriétaires découragés ne font aucune réparation, et qui sont le résidu d'un ancien quartier en démolition depuis le jour où Napoléon résolut de terminer le Louvre. [...] [C]es maisons sont enveloppées de l'ombre éternelle que projettent les

house of Lucien Buonoparte and the house blown up by the infernal machine (Blanton Museum of Art, The University of Texas at Austin, Inv. Nr. 1982.1299, vgl. Greg Smith, Thomas Girtin (1775–1802): An Online Catalogue, Archive and Introduction to the Artist, (London: Paul Mellon Centre for Studies in British Art, 2022), https://doi.org/10.17658/girtin/TG1894.

291 Der Eigentümer konnte sich lange gegen die Enteignung wehren. Am 19.10.1850, S. 243 meldet *L'Illustration*, dass das Gebäude abgerissen sei: »L'hôtel de Nantes a disparu de la place du Carrousel, et c'est une grande perte [...]. Farcy avait été frappé à cette place dans la journée du 29 juillet 1830; et sous ce rapport, c'est un souvenir glorieux qu'on efface.« Zur Geschichte der Place du Carrousel und aller Arbeiten dort sind die Informationen von Texier 1852/1853, Bd. 1, S. 341f. nützlich. Dort wird auch über die große zentrale Straßenlaterne auf dem Platz informiert.

292 Kampmeyer-Käding 1990, S. 97–140; Le Gall 2007; Fiori 2012, S. 59–67.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> hautes galeries du Louvre, noircies de ce côté par le souffle du Nord. Les ténèbres, le silence, l'air glacial, la profondeur caverneuse du sol concourent à faire de ces maisons des espèces de cryptes, des tombeaux vivants. Lorsqu'on passe en cabriolet le long de ce demi-quartier mort, et que le regard s'engage dans la ruelle du Doyenné, l'âme a froid, l'on se demande qui peut demeurer là, ce qui doit s'y passer le soir, à l'heure où cette ruelle se change en coupe-gorge, et où les vices de Paris, enveloppés du manteau de la nuit, se donnent pleine carrière. […] Voici bientôt quarante ans que le Louvre crie par toutes les gueules de ces murs éventrés, de ces fenêtres béantes: Extirpez ces verrues / de ma face! On a sans doute reconnu l'utilité de ce coupe-gorge, et la nécessité de symboliser au cœur de Paris l'alliance intime de la misère et de la splendeur qui caractérise la reine des capitales.[293]

Dass sich hier, wo die Mieten niedrig sind und sich keiner an der jeweiligen Nachbarschaft stört, die *Bohême*, jüngere Autoren und Künstler wie Nerval, Gautier und Houssaye angesiedelt hatten,[294] bewegt Balzac nicht zu einem anderen Urteil über die Häuser. Mit dem Fazit, dass sich Elend und Glanz im Kontrast der Bauten zu einem Symbol von Paris vereinen, spitzt er, auch in der Umkehr der Begriffe auf einen seiner Romantitel anspielend, die Erfahrung und Erwartung seiner Zeitgenossen zu. Denn man war sich einig: Die Beseitigung der Bebauung zwischen Louvre und Tuilerien war überfällig, und als die Regierung der Zweiten Republik im März 1848 den Abriss beschloss, hatte sie ausschließlich gute Presse.[295]

3.3.3 Verfahren der Dokumentation

Es mag ein historischer Zufall sein, dass mit dem neuen Regime nach Staatsstreich und Proklamation des Kaiserreichs Ende 1853 sowie der Berufung Georges-Eugène Haussmanns zum Präfekten neue und neu bewertete Techniken der Bilderzeugung einen Stand erreicht hatten, um die Überreste aus der Vergangenheit ebenso wie das Fortschreiten der Arbeiten zu dokumentieren zu können. Es kam dabei zu einer recht klaren Ausdifferenzierung im Einsatz der verfügbaren Bildtechniken: Neu war die Fotografie im Verfahren der Kalotypie, die sowohl die historischen Bauten als auch die Erneuerung festhielt. Die Entwicklung ging schnell voran, aber zu Beginn der 1850er Jahre erhielten ein korrektes Aufmaß und die Architekturzeichnung noch den Vorrang vor den fotografischen Aufnahmen. Altbekannt war die Radie-

293 Balzac 1977, S. 100.

294 Bray 2014.

295 Z. B. L'Illustration, 27.10.1848, S. 143; Illustration, 04.01.1851, S. 7. Vgl. Pinon 1992a, S. 56–58; Pinon 1992b; Bresc-Bautier/Fonkenell 2016, Bd. 2, S. 114f., u. a. zu den administrativen Schwierigkeiten um Fragen der Enteignung vgl. Jacquin 1986/1987.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

rung, deren grafisches Erscheinungsbild radikal verändert wurde und der nun die Aufgabe zukam, im Spannungsfeld von Dokumentation und künstlerischer Invention eine subjektive, emotionale Rezeption zu ermöglichen. Die Lithografie und der Holzstich dagegen wurden in Presse und Wissenschaft gebraucht, um preisgünstig, objektiv oder auch (nahezu) tagesaktuell Bauten und Ereignisse zu visualisieren.[296]

Im Folgenden sollen Fragen des Umgangs mit der historischen Stadtstruktur und deren architektonischer Substanz in der Ausdifferenzierung der Bilder bis über das Second Empire hinaus aufgezeigt werden und einzelne Aspekte, die bei der Erkenntnis der Historizität der Stadt zu Tage traten, untersucht werden. Dies kann nur an ausgewählten Exempeln erfolgen, und mangels Quellen kann dabei nicht jede Argumentation, die zu Entscheidungen der Akteure aus Politik, Kunst, Literatur und Presse führten, ermittelt werden. Haussmann war später stolz darauf, seinen Amtsantritt mit dem Freiräumen des Areals zwischen Louvre und Tuilerien begonnen zu haben. Unter seinem Vorgänger, Jean-Jacques Berger, waren die Arbeiten nicht recht vorangegangen, was auch an der Rücksichtnahme auf Rechtsfragen um die notwendigen Enteignungen und Entschädigungen lag.[297]

Was Henri Le Secq bezweckte, als er dem bereits aus dem Amt entpflichteten Jean-Jacques Berger ein Album mit Kalotypien schenkte, lässt sich nur vermuten. Unklar ist auch, warum die groß angelegte Kampagne der sogenannten *Mission héliographique*, von der Le Secq eben zurückgekehrt war, der Fotografie nicht zu dem Erfolg bei der Dokumentation historischer Bauten verhalf, den sich die Auftraggeber, die *Commission historique des arts et monuments* und die fünf teilnehmenden Fotografen erhofft hatten. Die Fotos verschwanden im Archiv.[298] Berger hatte die Abrissarbeiten administrativ zu verantworten, die der Verlängerung der Rue de Rivoli bis zum Hôtel de Ville dienten und auch die Freilegung des »Hofs« zwischen Louvre und Tuilerien umfassten. Le Secqs Aufnahmen von halb oder ganz zerstörten Bauten können daher als Dokument für die persönliche Leistung des ehemaligen Präfekten aufgefasst werden.

Die Bilder selbst hinterlassen einen ambivalenten Eindruck. Le Secq nahm mehrere Ansichten aus dem nördlichen Sektor zwischen Tuilerien und Louvre sowie der Place du Palais-Royal auf. Zwei davon fanden Eingang in das Album Berger. Möglicherweise wollte Le Secq mit den beiden Fotografien demonstrieren, dass er sowohl Übersichten in der Art eines Panoramas als auch nahsichtige Aufnahmen von Monu-

296 Für den Zusammenhang von Reproduktionstechnik, Architekturtheorie und -praxis vgl. Bergdoll 1994b, S. 100–104; einen Überblick gibt Meyer 2022, S. 65–94. Hilfreich sind auch die Studien in Haug/Wedekind 2018.

297 Vgl. die Übersicht über die Regelungen durch Pinon 1992c: Gesetze und Dekrete zu Enteignungen stammen vom 16.09.1807 und 08.03.1810; 07.07.1833 und 08.05.1841. Ausschlaggebend für die Maßnahmen des Second Empire wird das Dekret vom 26.03.1852.

298 Parry 1986a; Parry 1986b; Mondenard 2002; Boyer 2003.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

63 Henri Le Secq: Place du Carrousel au moment de la démolition des anciennes écuries du Roi, Kalotypie, Paris, Bibliothèque de l'Hôtel de Ville.

menten erstellen konnte. Die Übersicht, die von erhöhtem Standort aufgenommen ist, zeigt in der Ferne die Tuilerien (Abb. 63).

Die Straße mit den Laternen, vor allem aber die Reihe der Mietkutschen, führt auf den zentralen Pavillon des Schlosses zu. Die Tuilerien kippen zur linken Seite hin ab, es gelang Le Secq hier nicht, die rechten Winkel zu reproduzieren.[299] Das Bild zeigt im Mittelgrund den letzten Rest des einzigen verbliebenen Großbaus im Areal – den Eingangsbereich der Écuries des Duc d'Orléans von Bernard Poyet (1773)[300] inmitten eines von einem Zaun umgebenen Trümmerfelds, das sich bei näherem Hinsehen als ein wohlsortiertes Lager von Baumaterialien erweist. Die Nahaufnahme der Stallungen erfolgte schräg über dieses Lager hinweg, das so einen ebenso großen Anteil an der Fläche des Bildes erhält wie das Gebäude, der Schuppen, von dem aus

299 Vgl. https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0000898457/0003/v0001.simple.highlight=0-RES-012.selectedTab=record [02.07.2025] = Abb. 63. Dasselbe Phänomen zeigt eine Aufnahme von Édouard Baldus, die vom selben Standort (Aile Henri IV) gemacht wurde und die Arbeiten an der Cour Napoléon abbildet (Le photographe et l'architecte 1999, Nr. 13, S. 44).

300 Gallet 1995, S. 417. Einen Eindruck von der Rue Saint-Thomas-du-Louvre, zu der die Fassade ausgerichtet war mit dem im Verhältnis zur Straßenbreite monumentalen Bau gibt eine Radierung von John Romney nach Joseph Nash (1829) aus Ventouillac 1830, Bd. 1. Vgl. zu diesem Werk Quinlan 2009/2010.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

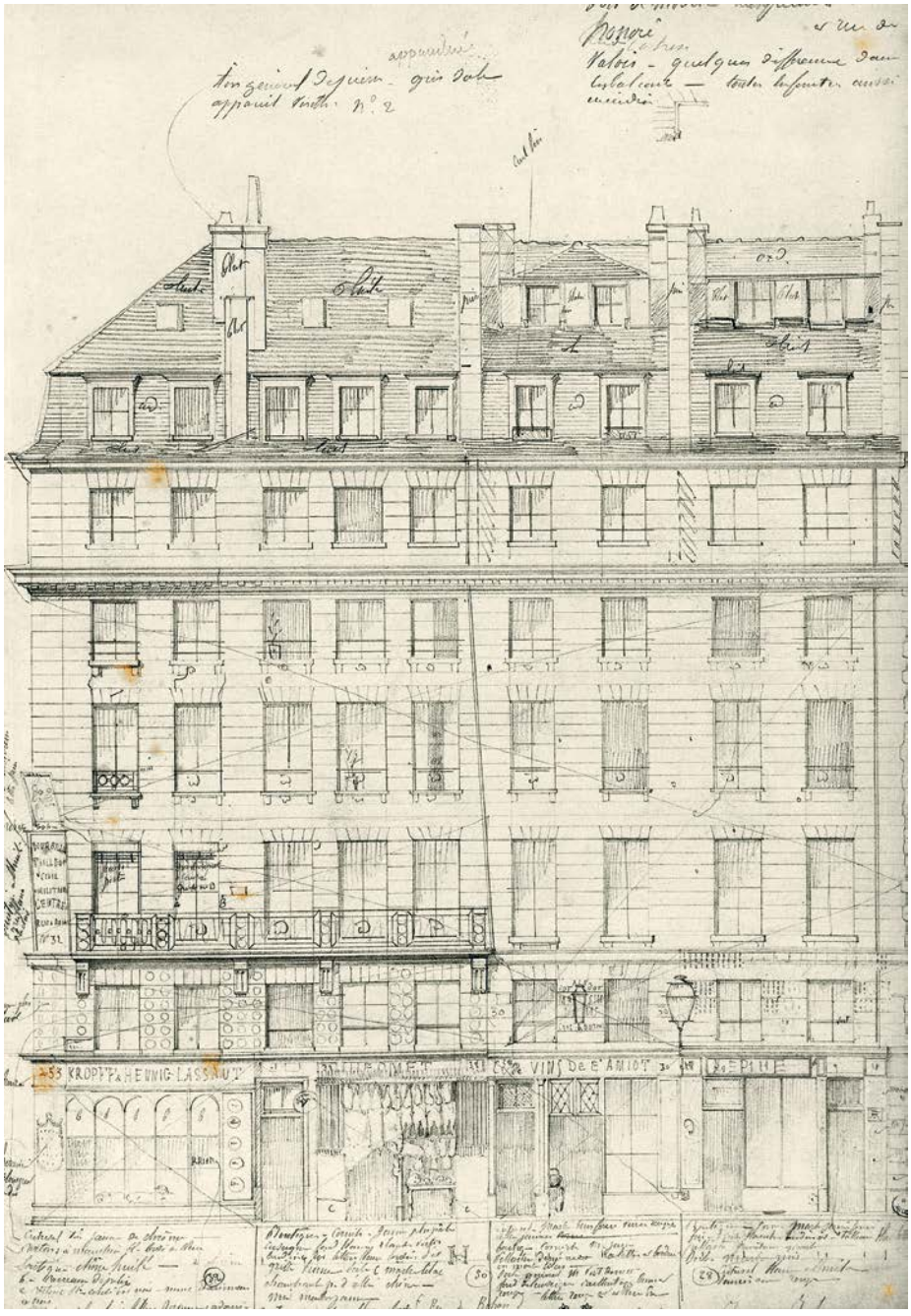
64 Henri Le Secq: La rue de Rivoli (angle gauche de la place du Palais Royal) au moment de la démolition des écuries, Kalotypie, Paris, Bibliothèque de l'Hôtel de Ville.

der Verkauf des Materials geschah, und die Bauten an der Rue Saint-Honoré (Abb. 64).[301]

Für die Zwecke der Dokumentation einer monumentalen Abrissunternehmung mag es von Interesse sein, dass der wertlose Schutt durch Anhäufungen von Handsteinen eingefasst und das Bauholz nach Größe sortiert ist. Blickt man von den 1830er Jahren auf die Aufnahme, wird klar, dass sie weder die Qualitäten des bereits weitgehend ruinierten Gebäudes noch Bedauern über dessen Verschwinden hervorrufen will. Es ist eine ordentliche Großbaustelle, von extremer Dimension, wie das Überblicksbild zeigt. Der Prozess der Arbeiten lässt sich aufgrund der technischen Einschränkungen der Fotografie nur aus der Ordnung des Platzes und den wenigen Pferdekarren, die lange genug standen, um in das Bild zu geraten, ablesen. Man kann bei der Betrachtung anderer Aufnahmen aus dem Album, die mittelalterliche Bauten und deren Ruinen zeigen, zu anderen Schlüssen kommen, da sie motivisch dichter an den Aufnahmen der *Mission héliographique* stehen und Objekte aus dem neuen Kanon der grundsätzlich erhaltenswerten Bauten Frankreichs zeigen. Aber

301 Vgl. https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/pf0000898457/0004/v0001.simple.highlight=0-RES-012.selectedTab=record [02.07.2025], hier Abb. 64.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



65 Gabriel Davioud: Rue Saint-Honoré/Rue de Rohan, Planaufnahme der Fassaden, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

auch da präsentieren die Bilder immer ein geordnetes Vorgehen – was sie von den früheren gemalten und später fotografierten Bildern von Brand- und Kriegszerstörungen unterscheidet.[302]

Die Debatten der Experten zu den Möglichkeiten, mit Hilfe fotografischer Verfahren eine Dokumentation zu den »Monuments« Frankreichs zu erstellen, und die ersten entsprechenden Versuche zeigen die Schwierigkeiten auf. Sie lassen erahnen, warum das Planarchiv der Stadt Paris, vertreten durch seinen Leiter Émile Deschamps, zum konventionellen Verfahren des architektonischen Aufrisses griff, als beschlossen wurde, die 250 Häuser, die dem Bau der Rue de Rivoli weichen sollten, in ihren Fassaden zu dokumentieren.[303] Émile Deschamps erteilte am 17. November 1851 Gabriel-Jean-Antoine Davioud, den er als Schüler von Léon Vaudoyer ansprach, den Auftrag. Damit war in Bezug auf den Zeichenstil eine Erwartung an Exaktheit der Maße, Präzision des feinen Federstrichs und Sorgfalt der Kolorierung in Deckfarben verbunden, für die Vaudoyer und seine etwa gleichaltrigen Kollegen Duban, Duc und Labrouste in den Kontroversen der 1820er und 1830er Jahre bekannt geworden waren.[304] Nur an den beiden Reinzeichnungen, die aus dem Gesamtwerk überliefert sind, lässt sich dieser Anspruch an die farbige Zeichnung noch nachvollziehen (Abb. 148).[305] Nach dem Brand des Hôtel de Ville blieben allein die Arbeitsmaterialien erhalten, insgesamt 596 Bleistiftzeichnungen, die bemaßt und mit Farbnotizen versehen sind. Die orthogonalen Risse dokumentieren die Fassaden Haus für Haus. In den Reinzeichnungen wurden sie zu Straßenfronten zusammengesetzt, wobei Querstraßen und vielleicht der Papierbogen Grenzen zogen.

Die Zeichner waren auch im Bereich zwischen Louvre und Tuilerien unterwegs. Nur ein Beispiel muss genügen, um diese Form der Dokumentation und die Fülle der enthaltenen Informationen zu demonstrieren (Abb. 65).[306] Zu sehen sind das Eckhaus an der Rue de Saint-Honoré (Nr. 253) und die angrenzenden, jeweils zwei- oder dreiachsigen Häuser der Rue de Rohan (Nr. 28–32), eine einheitliche vom Ende des 18. Jahrhunderts stammende Bebauung mit Läden im Erdgeschoss, Mezzanin, drei Vollgeschossen für Wohnungen, einem Attikageschoss und Mansarddach, das

302 Zu den Pariser Brandruinen vgl. die Gemälde von Demachy und Robert, hier Abb. 56f. Bilder von Kriegsruinen sind im *Ancien Régime* selten (Carl 2009). Für die Bildserien, die Fotografen von den Zerstörungen durch die deutschen Truppen und die Commune anfertigten, vgl. hier nur Luxenberg 1998.

303 Recueil d'élévations de la rue de Rivoli avant les expropriations, commandé à Gabriel Davioud par Eugène Deschamps, chef du Bureau du plan de Paris, Bibliothèque Historique de la Ville de Paris, Sign. MS-3357 und MS-3358; Babelon 1967a. Alle Blätter sind auch publiziert von Pinon 2012.

304 Bergdoll 1994a, Kap. 2 und 3; Van Zanten 1987, S. 3–43.

305 Babelon 1967a, Abb. 3–4.

306 Pinon 2012, S. 498. https://bibliotheques-specialisees.paris.fr/ark:/73873/FRCGMSUP-751045102-FG04/BHPFG031968/v0301.simple.highlight=Ms%203358.selectedTab=thumbnail [11.07.2025].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

teilweise in mehrere Wohngeschosse unterteilt ist. Die Brandmauern und Kamine zeigen die jeweiligen Grenzen der Häuser an. Notiert sind der Verlauf der Bandrustika, die Formen der Gitter und der Gesimse, die Keramikmedaillons am Eckhaus sowie ausgesprochen ephemere Details, wie die Pflanztöpfe vor den Fenstern und das Werbeschild an der Hausecke. Ein hoher zeichnerischer Aufwand gilt den Geschäften im Erdgeschoss, hier werden die verschiedenen Formen der Schaufenster, die Waren und die Namen der Ladenbesitzer notiert. Vertreten sind der Handel mit Pelzen, Lebensmitteln und Wein. Zwei Lampen vervollständigen das Inventar. Eine Fülle an Notizen zu den Materialien (Putz, Dachziegel) und zu den Farben des Anstrichs bereiten die Endfassung der Zeichnung vor. Von Rationalisierung zeugen nicht nur die sichtbaren Kürzel – beispielsweise für den Zahnschnitt im Gebälk –, sondern auch die Notiz, dass sich diese Fassade an anderer Stelle im Quartier wiederhole.

Man darf sich fragen, warum ein solcher Aufwand betrieben wurde. Hier wurden alle (!) Häuser, die in sehr naher Zukunft verschwinden würden, im Auftrag des Planarchivs der Stadt Paris dokumentiert, und dies nicht nur in ihrem baulichen Bestand, sondern mit Einrichtungen und Spuren der aktuellen Besitzer und Benutzer – doch ohne diese selbst zu zeigen. Zwar waren auch zuvor, beispielsweise von britischen Antiquaren, einzelne Wohnbauten oder Hausreihen, die bald Neubauten weichen müssten, erfasst und teilweise publiziert worden. Auch für Paris und Städte in der Provinz sind Fälle bekannt, in denen aus antiquarischem oder aus Interesse für den Baustil einzelne Häuser zeichnerisch erfasst und publiziert wurden.[307] Aber hier handelt es sich um eine Gesamtdokumentation »gewöhnlicher« Bauten, die weder aus ihrer Form noch aus Eigenschaften ihrer aktuellen Benutzung bei den Antiquaren hätten Interesse finden können.

Dieselbe Frage stellt sich auch für die Fotokampagne von Charles Marville, der 1865–1868 in staatlichem Auftrag alle Straßen fotografierte, die vom neuen Straßennetz ganz oder teilweise tangiert waren und folglich abgebrochen werden mussten.[308] Marvilles Arbeitsweise bestand darin, jede Straße mit einem Standort möglichst in der Mitte von den jeweiligen Enden oder auch Kreuzungen aus mit zwei Aufnahmen zu dokumentieren. Es gibt zu den orthogonalen Rissen der Hausfassaden durch Davioud wesentliche Unterschiede: Der Blick entlang der Straße führt dazu, dass die Hausfassaden kaum, letztlich nur nahe am Standort des Fotografen zu sehen sind. Statt dessen gibt jedes Bild einen Eindruck von den Proportio-

307 Vgl. die Gegenüberstellung der Tafeln des Hauses 90, rue St. Denis aus Turpin de Crissé (1833) und der *Statistique monumentale* (1867) bei Fiori 2012, Abb. 39/40.

308 Die Literatur zu Marville ist reichhaltig: Vgl. hier vor allem Thézy 1994; Wolf 2012, nicht paginiert, https://depthoffield.universiteitleiden.nl/0201a04/ [24.04.2024]; Kennel 2013; Hughes 2013 (besonders zu dem Motiv der verlassenen, menschenleeren Straße); Wolf 2018, S. 14–18.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

nen des Straßenraums, was die Bauaufnahmen nicht leisten. Auch wenn exakte Abmessungen nicht enthalten sein können, wird übermittelt, dass die Mehrzahl der Straßen eng und aufgrund hoher Häuser schlecht belichtet ist. Das Pflaster, Wasserableitungen, Prellsteine, Lampen: Marville dokumentiert, überspitzt gesagt, die Straße, Davioud die Häuser. Aufgrund der langen Belichtungszeit vermied Marville es, Personen oder andere bewegte Objekte mit aufzunehmen, sie sind gelegentlich als Schemen sichtbar. Diese Eigenheit verbindet die Bilder mit den Zeichnungen Daviouds, da Personen in architektonischen Rissen, im Unterschied zu Veduten, nicht zur Darstellungskonvention gehörten. Vor allem dieses Fehlen von Personen, deren Leben in den Bildern allerdings in Dingen wie Warenauslagen, Gerät, Pflanzen und Schildern Spuren hinterlässt, hat zunächst dazu veranlasst, die Aufnahmen Marvilles als Ausdruck von Melancholie vor den vielen Resten des alten Paris zu verstehen. Zu dieser Auffassung der Bilder trug vermutlich auch die Reaktion der Intellektuellen auf die Baumaßnahmen bei, die das Verschwinden des »Vieux Paris« beklagten, und von mehreren Autorinnen und Autoren zur Interpretation der Fotografien herangezogen wurden. Sicher muss der Meinungsumschwung, der sich zwischen dem Beginn der Arbeiten um 1852 und dem Auftrag an Davioud sowie der zweiten Hälfte der 1860er Jahre, als Marville tätig wurde, beachtet werden. Beiden Bilderserien ist eines gemeinsam: Sie zeigen im Auftrag der verantwortlichen Akteure der Stadtentwicklung einen ausgewählten, größeren Teil der Bebauung von Pariser Straßen vor dem Abbruch, sie zeigen jedoch keine Ruinen, keinen Arbeitsprozess der Stadtplaner und Arbeiter. Sie dokumentieren, wie disparat die Bebauung war und wie vielfältig jeder Winkel genutzt werden konnte. In Marvilles Aufnahme der Rue des Marmousets auf der Île-de-la-Cité mussten beispielsweise auf der linken (südlichen) Straßenseite die drei vorderen Häuser in der Fassade zur Verbreiterung der Straße geringfügig zurückgesetzt werden (Abb. 66). Doch an der nächsten Kreuzung steht wieder ein Haus weit in die Straße hinein. Rechts ist das ohnehin der Fall. Die Wand dieses 5-stöckigen Hauses wird daher als Blickfang für aufgemalte Werbung eines Weinhändlers und eines Holzhändlers benutzt. Es gibt keinen Platz für ein Trottoir. Zahlreiche Prellsteine schützen die Häuser vor Beschädigungen. Ein Kohlehändler hat rechts seine Ware in Säcke vor dem Haus aufgereiht, ein Karren steht am Straßenrand. Gegenüber – Hausnummer 24 – liegt das G[ran]d Hôtel Notre-Dame, dessen Schild verkündet: »Man Spricht Deutsch«. Weiter hinten wirbt ein Schlosser für sich und seine Arbeiten. Der Umgang mit Wasser ist prekär. Es ist zu vermuten, dass es keine Leitung in die Häuser gibt, denn am Haus rechts befindet sich eine öffentliche Zapfstelle. Regenwasser läuft aus den Fallrohren direkt auf die Straße, hin zur mittig verlaufenden Rinne. Die Straße wirkt frisch gekehrt, Abfall liegt – abgesehen von etwas geknülltem Papier (?) rechts – nicht herum. In der Gesamt-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



66 Charles Marville: Rue des Marmousets (Ile de la Cité), Blick nach Osten, Fotografie auf Albuminpapier, Paris, Musée Carnavalet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sicht verwundert dennoch nicht, dass Straßen dieser Art von Seiten der Obrigkeit als »insalubre« eingeschätzt wurden.[309]

Joke de Wolf hat überzeugend herausgestellt, dass die fotografischen und zeichnerischen Erfassungen der Bauten, die im Rahmen des Stadtumbaus verschwinden würden, gerade nicht aus einer nostalgischen Motivation heraus entstanden.[310] Aber sie hat zu Recht auf die allumfassende Suche nach historischen Dokumenten hingewiesen, die die entstehenden historischen Wissenschaften seit den 1830er Jahren umtrieb.[311] Die großen Unternehmen zur Dokumentation aller Dokumente und Kulturgüter der Vergangenheit Frankreichs, die von François Guizot als *Ministre de l'instruction publique* angestoßen und verschiedenen Gremien zugeteilt worden waren, wurden in weiten Teilen zwar erst im Second Empire publiziert. Am Beginn der Arbeiten stand aber der Anspruch auf Vollständigkeit, die selbstverständlich existierende Strukturen und Bauten umfassen sollte. Das zuständige *Comité historique des arts et monuments*, das im Auftrag des Staates arbeitete, sollte in Kenntnis der großen Verluste, die durch die Revolution veranlasst waren, die Sammlung begleiten, und es erwartete, dass wenigstens die Bilder künftigen Historikern die wissenschaftliche Arbeit ermöglichen würden.[312] Aus dem Blickwinkel der städtischen Administration stellte die Arbeit am Kataster von Paris in Bezug auf Genauigkeit und Vollständigkeit der Aufnahmen ein paralleles Interesse dar. Der sogenannte *Atlas Vasserot*, der eine Basis für die Besteuerung darstellte, bildete die Parzellen und Grundrisse der Häuser aller Pariser Liegenschaften ab, und war schon aus fiskalischen Gründen auf Vollständigkeit angelegt. Ausnahmen machte er nur da, wo sich die Besitzverhältnisse grundlegend geändert hatten.[313]

---

309 Zu sehen ist ein Abschnitt mit dem Abzweig der Rue de Glatigny nach links, der Rue de Perpignan nach rechts. Aufschriften »BESSAND / Md. de VINS / Traiteur / N°26«. »Gd HOTEL / NOTRE-DAME / 24 / Man Spricht Deutsch«, ein Gemüsehändler und eine Werbung »VINS […] VERMUTH […]«, weiter hinten: »A. JEAN / Serrurier / en / BATIMENT«. Angaben nach: https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/rue-des-marmousets-4eme-arrondissement-paris#infos-secondaires-detail [24.04.2024]. Maxime Lalanne zeigt in seiner Radierung von 1863 einen anderen Abschnitt der Straße, im seitlich einfallenden Mittagslicht, mit zahlreichen Personen (vgl. hier Anm. 319). Lazare/Lazare 1844–1849, S. 417, informiert, dass die Straßenbreite 1799 auf sieben Meter festgelegt wurde, davon aber das Eckhaus an der Rue de Perpignan ausgenommen wurde. Die Schauergeschichte aus dem Mittelalter von einem Barbier und einem Bäcker in der Straße, die das Fleisch von Kindern verarbeiteten, mag zu dem besonderen Interesse an der Straße beigetragen haben (Nodier 1838/1839, Bd. 2, nicht paginiert, vgl. Krause 2024).

310 Wolf 2018, passim.

311 Halphen 1914, S. 57–79, setzt seine Darstellung dieser Epoche unter den Titel »Chasse aux documents«. Eine andere umfassende Darstellung der Sammlung von Dokumenten ist mir nicht bekannt. Vgl. Wolf 2018, S. 74.

312 Instructions 1840, S. 2.

313 Souchon 2009. Als Ausnahme: Quartier des Tuileries, ilot No. 28 – zwischen Rue du Carrousel,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Es bleibt die Frage, warum die zeichnerische Aufnahme der Fassaden ebenso wie die fotografischen Kampagnen Marvilles nicht einmal ansatzweise auf den Baubestand der gesamten Stadt ausgedehnt wurden. Möglicherweise trug das schiere Ausmaß eines solchen Unterfangens zum Verzicht auf eine visuelle Dokumentation der bestehenden Gebäude bei. Einen Fingerzeig gibt Adolphe Berty im ersten Band seiner *Topographie historique de Paris*, die 1849 als Teil der *Statistique monumentale de la France* in Auftrag gegeben werden sollte. Die Untersuchung sollte Schriftquellen, Pläne und Ansichten als Quellen benutzen und wenigstens teilweise edieren. Als der erste Band 1866 erschien, begründete Berty die Auswahl seiner Abbildungen ausführlich. So ließ er vor allem bisher unpublizierte Ansichten der Bauten drucken, vom Louvre allerdings zur Stütze seiner Darstellungen sogar alle »documents graphiques«, die inzwischen verschwundene Zustände zeigten. »Les constructions qui sont demeurées intactes n'y figureront point. Ce système sera suivi dans tout l'ouvrage, car il s'agit d'exhumer le passé et non de reproduire ce qu'on peut facilement constater.«[314] Eine erstaunliche Feststellung in Anbetracht der Erfahrungen, die die französischen Historiker seit der Französischen Revolution bis in die aktuellen Baumaßnahmen unter Napoléon III gemacht hatten und noch machten.

3.3.4 Das Alte Paris entsteht im Bild der Zerstörung

Die Pariser Straßen in den Vierteln im Zentrum von Paris waren in den 1840er Jahren mit den Romanen von Balzac und besonders von Eugène Sue als gefährlich und somit gerade im Schauder vor Verbrechen, sexueller Promiskuität und hygienischen Zuständen für die Leserinnen und Leser spannend. Doch erst in dem Zeitraum, in dem die Zerstörung der Straßen und ihr Ersatz durch die Boulevards, damit der Umbruch zur modernen Metropole im täglichen Erleben manifest geworden war, wuchs das Interesse an Bildern dieser Straßen und wieder auch an Bildern vom Prozess des Stadtumbaus. Die Arbeit an Veduten des »Vieux Paris« konnte sich also wieder lohnen. Die Künstler entschieden sich nun für die Radierung als Verfahren und setzten sich damit von der Lithografie ab, die als grafisches Verfahren zu sehr den Charakter des Pittoresken an sich

Place du Muséum und Rue Saint-Thomas du Louvre: »Les maisons qui composaient cet ilot ont été démoli avant d'être expertisées«. Für den Block zwischen Rue du Carrousel und Rue Saint-Thomas-du-Louvre fehlten also auch die Einzelaufnahmen der Häuser, die von Vasserot zur Karte des »ilot« zusammengefügt werden konnten.

314 Berty 1885, Preface, S. xxi. Ich weiche hier ab von Wolf 2012, die als möglichen einen Zweck der Kampage Marvilles in der Verwendung für das Werk Bertys sieht. Wolf 2012, nicht paginiert. Maßstabsgetreue Zeichnungen waren für die Erstellung historischer Pläne besser geeignet als die Ansichten Marvilles. Das Werk war seit 1849 in Arbeit, Aufnahmen Marvilles wurden erst in der 5. Ausgabe (1887) verwendet (ebenda, Anm. 32). Zu den Publikationen der verschiedenen Comités und Commissions vgl. Fiori 2012, 247–252.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zu tragen schien. Die Radierung, als Einzelblatt oder als Serie, etablierte sich dabei als ein künstlerisches Verfahren der Bilderproduktion. Sie hob sich als ein entsprechend vertriebenes und rezensiertes Medium von den Holzstichen ab, die in der Buchillustration sowie in der Wochen- und Tagespresse genutzt wurden. Gemeinsam war beiden Techniken, dass sie zur überzeugenden Darstellung der Dunkelheit genutzt werden konnten, die die Straßen im Zentrum von Paris charakterisieren sollte. An der Place du Carrousel lässt sich der Umschwung besonders gut zeigen. Den Zustand von 1849, d. h. unmittelbar nach Beginn der Abbrucharbeiten, hielt Adolphe Martial Potémont fest. Die Zeichnungen, aber auch die Fotografien von Henri Le Secq, legte er in seinen insgesamt acht Veduten des Quartiers zugrunde. Als Teil von insgesamt 300 Blatt, deren Erstellung sich nach Angabe von Potémont von 1843 bis 1866 erstreckte, wurden sie unter dem Titel *Ancien Paris* als Buch publiziert.[315]

Die Radierungen präsentieren die Zone zwischen Louvre und Tuilerien aus unterschiedlich hoch angesetzten Ansichten (Abb. 67). Die Grundfläche, die nur durch den Verlauf der Pflasterung strukturiert ist, nimmt viel Platz ein. Auf diesem »océan de pavés moutonnants« (Balzac) sind nur wenige Personen unterwegs. Insgesamt besteht eine große Leere, gerahmt von Bauten im Verfall, unter einem Himmel, an dem die Wolken vom Wind an den Rand des Blattes getrieben werden. Es fällt schwer, sich zu orientieren, denn überall ragen die Brandmauern auf, die Ausrichtungen der Straßen sind nicht zu erkennen. Beispielsweise ist die ausführliche Beschriftung des Blatts zwingend erforderlich, um zu verstehen, dass in dem Blatt *Place du Carrousel: vue prise de l'entrée du Musée* (*rue Pierre Lescot*) der Blick auf eine Straße nach Norden zur Place du Palais-Royal fällt, eine Straße, an der nur noch zwei Häuser unversehrt stehen, aber im Pflaster eingesunken sind.[316] Verstörendes wird von Potémont nur sachte ins Bild gesetzt, doch sind Anregungen aus den Radierungen, die Charles Meryon ab 1850 von Straßen und Monumenten für die *Eaux-fortes sur Paris* schuf, unverkennbar.[317]

1863 schlossen sich die Künstler unter der Leitung des Verlegers Alfred Cadart zur *Société des Aquafortistes* zusammen.[318] In deren Werk sind unter den Ansichten von Paris zwar die Bilder alter, wenn auch (noch) unberührter Straßen im Zentrum der Stadt in der Überzahl. Aber in den Blättern, die Abbruchmaßnahmen aufgrund der Entwicklung unter Haussmann zeigen, kommen Aspekte auf, die den Schrecken angesichts der Zerstörung transportieren.

315 Potémont 1866. Vgl. Bailly-Herzberg 1972, Bd. 2, S. 144–148; Aubenas 2015.

316 Potémont verlor wohl selbst die Übersicht, denn das Blatt *Rue Saint-Nicaise, entré par a Rue de* Rivoli, ist falsch beschriftet. Zu sehen ist die Einmündung der Rue Saint-Thomas-du-Louvre in die Rue St. Honoré, wohl nach dem Foto von Le Secq (hier Abb. 64).

317 Meryon 1975; Steinhauser 1976; Hammel-Haider 1977; von Meryon übernimmt Potémont auch das Verfahren, Text handschriftlich (mit der Nadel) in der Platte niederzulegen.

318 Bailly-Herzberg 1972, Bd. 1, passim.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



67 Adolphe Martial Potémont: Place du Carrousel: Vue prise de l'entrée du Musée, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Maxime Lalanne stellte 1863 im Salon drei Radierungen aus, die Ansichten verteilen sich auf die Rive Droite (Rue de la Tonnellerie), auf die Cité (Rue des Marmousets) und die Rive Gauche. Im Titel lässt sich allein die künftige Straße, die Rue des Écoles benennen, denn mit der Vedute befindet man sich auf unsicherem Grund (Abb. 68).

Riesige Quader – an einem lehnt eine Hacke (?), so dass die Maße abgeschätzt werden können – versperren Weg und Blick. Vielleicht befand sich da die Schwelle eines Hauses, doch dann kommen wieder Trümmer. Der Blick fällt über sie hinweg auf die unerreichbare Rückseite einer Häuserreihe, die mit Balken abgestützt wird. Diese Häuser sind bewohnt, Wäsche, darunter ein großes Laken, hängt vor den Fenstern. Weiter weg, noch weit hinter den im Schatten liegenden Häusern, vor denen man eine Straße vermuten darf, ist der spitze Dachreiter der Sainte-Chapelle zu erkennen. Die Beleuchtung der Szenerie durch das Sonnenlicht ist scharf, Papierweiß, graue Schatten der Balken und Häuser und das tiefe Schwarz des Vordergrundes bilden die Abstufungen, die durch einen virtuosen Umgang mit dem Grabstichel und dem Ätzvorgang erreicht werden.[319]

Zwei Aspekte lassen sich aus den wenigen Bildbeispielen ableiten. Die großflächigen Abrissmaßnahmen konnten zu Desorientierung führen und/oder neue Perspektiven auf die Stadt eröffnen. Die Straßen erfuhren durch die Baumaßnahmen sowohl Chaos als auch neue Ordnung. Diese Aspekte förderten die Erfahrung der Geschicht-

319 Inventaire 1963, S. 270f.; zur Vita, S. 272, Eaux-fortes, Nr. 2; Bailly-Herzberg 1972, Bd. 2, S. 124–127.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



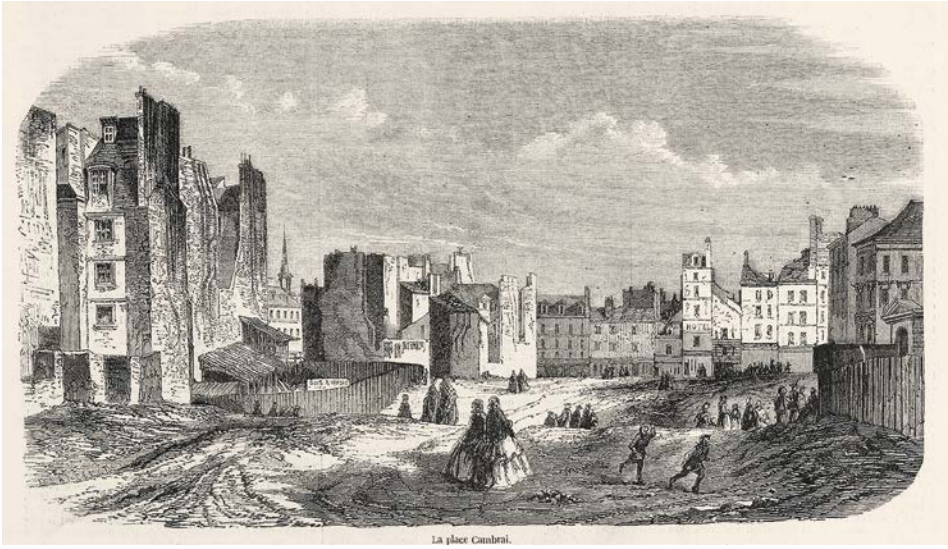
68 Maxime Lalanne: Démolitions pour le percement de la Rue des Écoles (Vieux Paris), Radierung, London, British Museum.

lichkeit der Stadt und grundierten die Kontroversen um die rapiden, in Ausmaß und Tempo neuen Veränderungen der beiden Metropolen Paris und London. Denn es nahm nicht nur die Konkurrenz der beiden Städte um Ansehen in der Welt und Prosperität des jeweiligen Staates und seiner Kolonien zu; auch die Bildwelten traten in einen engen Austausch.[320] Die genannten Aspekte sind nicht als Gegensätze zu verstehen, und sie wurden in dieser Weise auch lange nicht präsentiert. So lässt sich während des Second Empires keine unmittelbare Gegenüberstellung von Bildern des Alten und des Neuen Paris feststellen. Dies erfolgte erst in der Zweiten Republik 1877/78, als die Avenue de l'Opéra errichtet wurde, in der illustrierten Presse und in der Weltausstellung selbst, auf der mittels Fotos von Charles Marville die ehemaligen Straßen des Stadtzentrums und die neuen Straßen gemeinsam präsentiert wurden.[321]

320 Bisher wurde nur ein Versuch unternommen, die Bilder in der Presse in Kategorien einzuteilen: Kampmeyer-Käding 1990, S. 30–36, S. 30. Die Einteilung in vier Typen leidet unter der Vermischung von motivbezogenen und formalen Kriterien. Vielen Beobachtungen zu den ausgewählten Bildern ist aber zuzustimmen.

321 Für die Bilder in der französischen Presse hier weiter unten Abb.76/77. Zur Weltausstellung vgl. Wolf 2013.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



69 Dieudonné Lancelot (Zeichner): La Place Cambrai, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

In *L'Illustration* erscheint vom August bis November 1856 in drei Teilen ein umfangreicher Artikel von Édouard Fournier, dessen Titel ohne Beschönigung sagt, worum es geht: *Paris démoli. Nouveau voyage à travers les ruines.*[322] Die Vorlagen für die insgesamt fünf Holzstiche zeichnete Dieudonné Lancelot. Während der Text vom Fortgang der Arbeiten berichtet und vor allem die historischen Daten der Straßen, der Bauten und ihrer Bewohner auflistet, versucht Lancelot in den Bildern eine Art Spaziergang, wie es ja der Titel andeutete. Dies betrifft die Reihenfolge der Bilder und zwei Damen in Krinoline, die in mehreren Bildern zu sehen sind. Die Zeitschrift, die ab 1843 erschien, verstand sich als ein Blatt für die ganze bürgerliche Familie, aber es ist durchaus bemerkenswert, dass Frauen das Publikum der Zeitschrift im Bild vertreten. Die beiden Damen, die neben den Schutthaufen einen Weg zur Place du Châtelet suchen, sind auch auf der Place de Cambrai zu sehen (Abb. 69).

Sind es Zuschauerinnen oder Wärterinnen der Fangen spielenden Kinder in dem abfallenden Terrain, das von Bauzäunen eingefasst wird? Der Blick fällt über die eigentümlich ins Bild gestellten, vom Weg abgewichenen Damen auf die Brandmauern von restlichen Häusern, auf die Passanten auf der querenden Straße, deren Existenz nur vermutet werden kann, und auf eine teils hell beleuchtete Häuserreihe, die eine weitere Querstraße erwarten lässt. Im Sinne von pittoresken Veduten, gar einem Blick auf bedeutende Monumente, gibt es hier nichts zu sehen, und nichts lässt das Ziel des Flächenabrisses erahnen, den Bau der Rue des Écoles.

322 Fournier 1856.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



70 Felix Thorigny (Zeichner): Démolition pour le percement de la rue des écoles, vue prise de la rue de St. Nicolas du Chardonnet, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Der Experte für Bilder vom Freiräumen des Pariser Stadtraums wurde Félix Thorigny, der für die konkurrierenden illustrierten Blätter in Paris, aber auch in London arbeitete. Er beutet wieder Verfahren aus der pittoresken Darstellung von Ruinen aus, indem er Baulücken zur pathetischen Beleuchtung der Ruinen nutzt, den Vordergrund als Repoussoir mit Materialien füllt, fast immer einen »Pont-de-Vue« mit einem bekannten Bauwerk einrichtet, viele Menschen mit nachvollziehbaren Aktivitäten zeigt und dem Blick einen Weg durch das vermeintliche Chaos bahnt. Da wo keine Orientierung möglich ist, wird der Bildtitel ausführlich und hilfreich. Das Bild vom Durchbruch der künftigen Rue des Écoles, die alle zur Seine hinabführenden Straßen schnitt, erhielt vom Zeichner oder Verleger eine ausführliche Angabe (Abb. 70).

Von der Rue St. Nicolas-du-Chardonnet hatte man zuvor Val-de-Grâce nicht sehen können, von der künftigen Rue de Rennes nicht den Turm von St. Germain-des-Prés, von der Île-de-la-Cité nicht das Panthéon.[323] All diese Beispiele greifen über das Trümmerfeld hinweg einen wesentlichen Aspekt des Stadtumbaus durch Hauss-

323 Vgl. auch Thorigny/Maurand: *Embellissements de Paris. – Démolitions dans l'Ile-de-la-Cité*, in: Le Monde illustré, 1862, S. 196 (mit Blick auf die Kuppel des Palais de Justice); Thorigny, Durchbruch der Rue Soufflot mit Blick auf das Pantheon, in: The Illustrated London News 37, 13.10.1860,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



71 Demolition of Hungerford Market, View looking towards the Strand, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

mann auf, bevor die neue Straße errichtet wird: Die Ausrichtung und den Fernblick auf einen bedeutenden alten oder besser noch neuen Großbau. Was man sich im Anblick der Ruinen und des Bauschutts noch kaum vorstellen kann, rufen die Bildtitel auf. Denn nicht die verschwindenden oder teilweise beschädigten alten Straßen, sondern das Ergebnis der Zerstörungen wird mit dem Namen der neuen Straße oder des neuen großen Baus evoziert. Im Unterschied zu den Radierungen von Potémont und Lalanne wird in dem vermeintlichen Chaos doch eine ordnende Hand – und sei es die des Künstlers – sichtbar. Eine emotionale Bindung der Leserinnen und Leser an die Orte zu erzeugen, wird nicht einmal durch die spröden Texte angestrebt, die einzelne Häuser und Konvente als Wohnsitze bedeutender Persönlichkeiten benennen. Die von der Zerstörung betroffenen Zonen waren zuvor als unbetretbare, gefährliche Bereiche der Stadt in der kollektiven Vorstellung verankert worden.

Es ist vermutlich eher der Konkurrenz oder auch gelegentlichen Zusammenarbeit der Zeitschriften über die Grenze geschuldet, dass diese Art der Bilder auch

S. 357; Thorigny: *Embellissements de Paris – Percement de la rue de Rennes – Vue prise de la rue du Vieux-Colombier*, in: Le Monde illustré, 18.01.1868.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



72 Ansicht der Ile-de-la-Cité, um 1865, Fotografie auf Albuminpapier, Paris, Musée Carnavalet.

in der Londoner Presse erschien. Der Hungerford Market zwischen dem Strand und der Themse war erst 1839 eröffnet worden. Als entschieden war, die Eisenbahn dicht an Charing Cross heranzuführen, mussten die Gebäude weichen. Die *Illustrated London News* bieten gegenüber den Pariser Blättern eine Neuerung: Sie berichten nicht nur im Text, sondern auch mittels Holzstichen vom Fortgang der Arbeiten. Im August 1862 sind die Arkaden des Marktes noch zu erkennen.[324] Im Dezember schaut man in die Baugrube und auf die Rückseiten der Häuser am Strand, darüber sind als Zeichen des modernen London der Kirchturm von St. Martin-in-the-Fields und die Kuppeln des großen Geschäftshauses von John Nash zu sehen (Abb. 71). Der Text erlaubt sich einen leisen Abgesang auf den Markt: »[it] is perhaps not a subject, if may say, of great regret. It was architecturally insignificant in an art point of view«.[325]

324 Demolition of Hungerford Market to Make Room for the Charing-Cross Railway Station, ohne Angabe eines Künstlers, in: The Illustrated London News 41, 09.08.1862, S. 160.

325 Demolition of Hungerford Market, View looking towards the Strand, in: The Illustrated London News 41, 20.12.1862, S. 704–706; das Zitat von S. 704, das Bild auf S. 705.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Trümmer in den Städten werden durch eine Handvoll von Arbeitern erzeugt, wie sie schon Hubert Robert auf den Brücken von Paris als ebenso winzige Figuren in gefährlicher Position auf den Mauern gezeigt hatte. Diese Situation vervollständigt Thorigny mit Figuren, die sich in diesen Resten auf vertrautem Terrain bewegen, wie die Händlerin von Kleinholz und der Straßenfeger. Die Tabula rasa, die sich in dem Moment zwischen Abräumen der Reste und Beginn des Neubaus zeigt, wurde für die Presse nicht bildwürdig. Sie stellt einen Extremfall der neuen Sicht auf die Stadt dar und ist nur einmal, in der Aufnahme eines unbekannten Fotografen, festgehalten (Abb. 72).

Die strenge Komposition des fast menschenleeren Bildes mit den Horizontalen aus Quaimauer, Gebälken und Dächern des alten Hôtel-Dieu und dem Haus der Findelkinder, die Vertikalen, vor allem die dunklen, vom Alter geschwärzten Türme der Kathedrale und die letzten Häuser des Viertels, darüber in der Ferne das Panthéon: Sie bilden den Rahmen für die leere Fläche, auf der nichts mehr von den Häusern, den Bewohnern und deren Geschichte zeugt, aber auch noch nichts von den Neubauten erahnen lässt. Die Zeit scheint den Augenblick lang, in dem die Aufnahme entsteht, angehalten.

3.4 Archivierung durch Bilder

1861 stellte *Le Monde illustré* fest, dass die Abrissarbeiten in Paris ebenso weiter voranschritten wie die Arbeit der Zeichner:

> Si la pioche des démolisseurs (terme consacré) est infatigable, le crayon des dessinateurs ne l'est pas moins. Les uns semblent s'acharner à faire disparaître de la surface du vieux Paris tous les monuments du passé, les autres se font un devoir de conserver aux contemporains à leurs petits-neveux ces pans de murailles auxquels le souvenir de nos vieux pères s'est attaché comme une dentelure de lierre.[326]

Längst waren zu den Zeichnern wie François Pernot und Adolphe Martial Potémont sowie in den 1870er Jahren Léon Leymonnerye[327] Sammler von Bildern hinzugetreten. Ohne Einbindung in die Administration der Stadt Paris, die ebenfalls ein Bildarchiv anlegte, sammelten sie Bilder als Dokumente für die Geschichte der Stadt, Bilder von vergangenen, aktuellen und im Umbruch befindlichen Zuständen. Ihnen ging es auch, aber bei weitem nicht allein um die großen öffentlichen und kirchlichen Bauten, deren ästhetischer Wert unbestritten war, sondern gerade auch um »ces pans des de murailles«, denen für die Geschichte und Kultur Frankreichs ein

326 Bernard, Léo de: Démolition de Paris, in: Le Monde illustré, 30.03.1861, S. 208.
327 Willesme 1993.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Erinnerungswert zukam. Die »vieux pères« sind allerdings nicht die namenlosen Vorfahren der aktuellen Bewohner, sondern namhaft zu machende Persönlichkeiten. Französische und britische Autoren gingen in diesem Punkt ähnlich vor. Alfred Bonnardot publizierte in der *Revue Universelle des Arts* von 1855–1861 eine Serie von Artikeln, die ein Verzeichnis seiner eigenen Sammlung und zugleich ein Findbuch für Bilder darstellen wollten. Im Vorwort gibt er als Begründung für den Sammeleifer die laufenden Zerstörungen in den Pariser Quartiers an:

> Le système de démolitions simultanées de quartiers tout entiers de la capitale a singulièrement stimulé le zèle des archéologues, écrivains ou dessinateurs. Aujourd'hui plus que jamais les études sur le vieux Paris, naguère encore appréciées seulement de quelques obscurs amateurs comme moi, ont pris une sorte de vogue.[328]

Die Straßen von Paris, nicht nur die Einzelmonumente, und damit der Vorgang der Abbrucharbeiten waren bildwürdig geworden, und diese Bilder wurden gesammelt. In London, wo ununterbrochen eine Fülle von Veduten entstanden, können für diese Phase John Wykeham Archer und Thomas Hosmer Shepherd genannt werden, die im Auftrag der Sammler William Twopeny und Frederick Crace zeichnen. Bei weitem nicht alles gelangte in den Druck.[329] Es hatte sich das Bewusstsein ausgebildet, dass angesichts des Tempos der Veränderungen in den Städten nur entsprechend schnell entstehende Bilder – Zeichnungen in verschiedenen Techniken, Fotografien, Drucke, um entsprechende Verbreitung zu erreichen – die Erinnerung bewahren würden. Dies war nicht erst ein Phänomen des Second Empire oder der mittleren viktorianischen Epoche. Schon 1844 verbreitete sich durch das Paris-Werk von Louis Lurine die Erkenntnis, dass die Vergangenheit der Stadt in demselben Tempo der Veränderungen durch Schriften und Bilder überliefert werden müsse. Die Beschreibung der Zone von Louvre und Tuilerien beschließt Calemard de Lafayette:

> Tel est le présent; nous avons en commençant essayé l'esquisse du passé! La mémoire des hommes en conservera de jour en jour moins de souvenirs: les événements vont si vite qu'ils s'entassent pour ainsi dire couche par couche sur le même sol. Mais tandis que les générations roulent dans un océan de ténèbres sous la main de la mort, les crea-

328 Revue universelle des Arts 4, 1858, S. 496. Eigene Zeichnungen von Bonnardot, die er 1837–1848 anfertigte, befinden sich in Paris, Bibliothèque nationale de France.

329 Wykeham Archer 1851 (Adams 1983, Nr. 201, S. 486–488. Stahlstiche nach Aquarellen); zu Frederick Crace (1779–1859), den man wohl am besten als Raumausstatter bezeichnen könnte, vgl. Baigent, Elizabeth: Crace, Frederick (1779–1859), in: Oxford dictionary of national biography, 2004/2016, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/6556. Die Sammlungen von Twopeny und Crace wurden von den jeweiligen Erben an das British Museum verkauft. Forschungen zu den Motiven der Sammler scheinen nicht zu existieren.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

tions de l'art laissent du moins après l'homme une impérissable idée de son existence: les monuments restent au seuil même de l'oubli, comme le cénotaphe de la grandeur humaine.[330]

3.4.1 Erinnerung bewahren

Lurines Werk ist ein frühes Beispiel für die Gegenüberstellung von altem und neuem Paris.[331] Was in der Julimonarchie noch als Kontrast der Lebensweise bezeichnet werden konnte, wird im Second Empire vor allem anhand der städtebaulichen Entwicklung und davon abgeleitet auch der sozialen Veränderungen präsentiert, indem der Stadtumbau auf letztere folgt und weitere Umbrüche vorantreibt. Aus den zahlreichen Darstellungen muss hier ausgewählt werden, damit ein Aspekt vertieft untersucht werden kann: wie Bauten und Straßen, die vom Verschwinden bedroht sind oder schon nicht mehr bestehen, wiedergegeben wurden und welchen Ort sie im Gedächtnis an die Partien der Stadt erhielten. Dazu werden zunächst drei Werke herangezogen, die unterschiedlichen Typen zugeordnet werden können: Das Buch von Édouard Fournier erschien 1853, wurde 1854 im *Moniteur universel* von Théophile Gautier rezensiert[332] und mit dieser Rezension als Vorwort 1855, d. h. im Jahr der Eröffnung der *Grande Croisée de Paris* und der Weltausstellung, in zweiter Auflage abgedruckt.[333] Das Buch enthält keine Bilder. Das Interesse Fourniers galt einer historischen und literarischen Topografie, die er aus vielen Quellen erarbeitete. Ebenfalls 1855 erschien der *Itinéraire archéologique de Paris* von Ferdinand de Guilhermy, der mit Holzstichen im Text und Stahlstichen auf Tafeln bebildert ist.[334] Guilhermy versteht seine Tätigkeit als Erforschung der bestehenden und zerstörten Bauten aus dem Baubefund, aus visuellen Quellen und schriftlichen Dokumenten. Zur großen Gruppe an Büchern, die ein Gesamtbild aus Skizzen von berühmten Literaten erzeugen, gehört schließlich die Textsammlung *Paris qui s'en va, Paris qui vient*, die von Léopold Flameng initiiert, mit Bildern versehen wurde und in Lieferungen ab 1860 erschien. Das Buch mischt Darstellungen aktueller Sehenswürdigkeiten mit Themen

330 Calemard de Lafayette 1844, Bd. 2, S. 92. Das Werk ist mit historischen Szenen und Porträts historischer Persönlichkeiten illustriert. Zu Lurine vgl. Fiori 2012, S. 74; vgl. auch die Wahrnehmung im Artikel Courrier de Paris, in: L'Illustration 5, 1845, S. 386; zur Wahrnehmung des Tempos im Second Empire und die verschiedenen Verfahren der Dokumentation vgl. Meyer 2022, S. 65–94, bes. S. 73f.

331 Zuvor: Marlès 1837. Band 4 (Atlas) erschien 1822 bei Louis Gosselin als Atlas du tableau historique et pittoresque de Paris.

332 Gautier, Théophile, in: Le Moniteur universel, 21.01.1854.

333 Fournier 1855.

334 Guilhermy 1855. Guilhermy 1856. Vgl. die Hinweise in Kampmeyer-Käding 1990, S. 105f.; Fiori 2012, 71ff.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

aus dem vergangenen Paris.[335] Während Fournier mit Gautier und Guilhermy sich hinsichtlich der Notwendigkeit des Stadtumbaus einig sind, gehören die Autoren bei Flameng zu denen, die dem Alten Paris nachtrauern, aber etliche Einrichtungen aus der Gegenwart für doch attraktiv halten.

Fournier stellt sein Buch unter ein Motto, das er Cicero entlehnt: »Quacumque ingredimur, in aliquam historiam vestigium ponimus«.[336] Was Cicero mit seinen Schülern in Athen erfährt – die Kraft der baulichen Überreste und der Orte, an der die Athener Philosophen lehrten –, das will Fournier seine Leser erfahren lassen. Sein Ziel ist es, aus der Besorgnis der aktuellen und fortdauernden Zerstörungen heraus für die kommenden Generationen das Material zu überliefern, das ihm jetzt zur Verfügung steht:

> Notre mission, à nous, est de renseigner le public préoccupé de ces ruines et le passant qui les regarde s'amonceler, sur le haut prix historique de ce qui disparaît; c'est aussi d'en tenir registre, afin que ce qui tombe dans la poussière, ne se perde pas en même temps dans l'oubli; afin que l'attention éveillée sur ces choses, dans la generation qui les voit s'évanouir, soit aussi excitée d'avance chez celle qui lui succédera; afin surtout que l'avenir, qui certes ne sera pas sans admiration pour ce que ce siècle aura élevé, ne soit pas non plus sans respect, sans souvenir et sans regret pour ce qu'il aura dû renverser.[337]

Die Notwendigkeit des Stadtumbaus akzeptiert er.

Gautier ist wortgewaltig. Zwar gibt er zu, dass man beim Nachdenken Melancholie über die Verluste historischer Zeugnisse spüren könne, aber er steht voll und ganz auf der Seite des Umbaus. So fragt er nur rhetorisch, ob man nicht eine neue Stadt neben der alten hätte errichten können; dies hätte aber nur Zeitaufschub bedeutet: Denn verlassene Städte werden zu Gräbern. Gebäude sind Organismen, sie sterben, wenn die Seele – die Bewohner – verloren gehen.

> Hélas! pour pouvoir vivre, les cités sont forcées souvent de balayer comme la fange des rues la poussière de leur histoire. Les siècles, qu'on n'enterre pas, ont leurs miasmes comme des cadavres.[338]

335 Flameng 1859–1860. Das Buch erschien in Lieferungen.

336 Cicero, de finibus 5,5; die nicht ganz korrekte Übersetzung von Gautier lautet: »Où que nous allions, nous posons le pied sur quelque histoire.« Cicero wird auch herangezogen von Rollin 1839, Bd. 3, S. 154. Rollin fordert dazu auf, das Leben der Menschen, nicht die Taten der Herrscher zu studieren. Cicero wird von Montaigne und Lipsius im Angesicht der Ruinen des antiken Rom zitiert. Vgl. dazu Assmann 1999, S. 309–313; Schnapp 2020, S. 154–160, S. 519f.

337 Fournier 1855, p. lvii–lix.

338 Gautier 1855, p. iv und vi.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

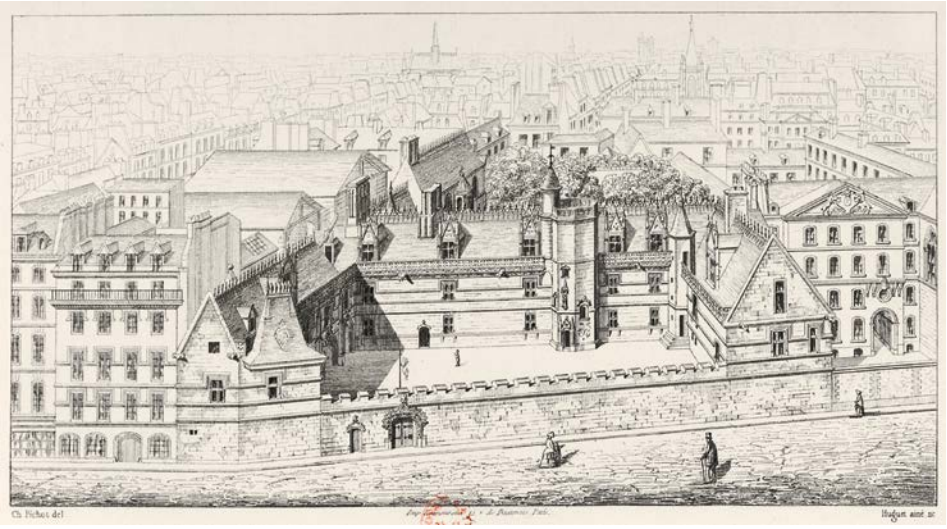
Viel klarer konnte man nicht sagen, was man von den alten Straßen zu halten hatte: Staub der Geschichte und leichenhafte Ausdünstungen – die Cholerafälle im Zentrum hatten ein Argument für die Flächensanierung dargestellt.

Guilhermy teilt die Bauten, die er behandeln will, in drei Gruppen: Kirchen und Konvente sowie profane Bauten, Sitze der Herrschaft von Königreich und Stadt und andere öffentliche Bauten, aber auch Privatbauten des Adels sowie »des maisons, aujourd'hui bien rares, dans lesquelles logeaient de père en fils les familles patriarcales de la vieille bourgeoisie.«[339]
Immerhin ist er damit einer der wenigen, die sich der anonymen profanen Architektur überhaupt widmen. So machte er sich auf die Suche nach tatsächlich mittelalterlicher Bausubstanz, muss aber feststellen, dass es davon nur noch wenig gebe – einige giebelständige Häuser in der Rue de Hautefeuille.[340] Und zur Cité – deren historische Straßenzüge noch stehen, aber vom Weiterbau des Boulevard de Sébastopol bedroht sind – fällt ein vernichtendes Urteil: »Les rues de la Cité n'ont plus de caractère; elles sont étroites, tortueuses, et voilà tout.«[341] Als Archäologe, das unterscheidet ihn von dem Literaten und Journalisten Fournier, kann Guilhermy das Alter der Objekte erkennen. Dazu gehören sorgfältige, umfassende Baubeschreibungen, die die Schulung an der Mittelalterarchäologie verraten. Das »monotone« neue Paris interessiert Guilhermy nicht. Er kann sich dem Charakter des Alten Paris nicht verschließen, auch wenn er das Zeugnis der Steine als teilweise vergangen und damit obsolet berichten muss: »Nous préférons nous en tenir à ce vieux Paris si poétique et si curieux, dont chaque pierre était un témoignage sensible de notre histoire et de nos traditions nationales.«[342]

Die Bilder bieten ein breites Spektrum. Es reicht von Bauaufnahmen von Details über Ansichten von Fassaden und Innenräumen der Kirchen und Konvente bis zu Vogelschauansichten. Der Blick auf das Hôtel de Cluny ist eingebettet in eine ausführliche Beschreibung der Architektur und ihres Dekors, in die Erläuterung der Museumsgründung und zahlreicher Objekte aus der Sammlung (Abb. 73). Die Vogelschau wurde sicher auch gewählt, damit der Hof gut sichtbar wird, dem in der Beschreibung viel Raum gegeben wird. Guilhermy legt Wert darauf, dass hier der »aspect ancien« mit nur wenigen Fenstern abgebildet sei. Er muss dem Zeichner Hinweise für diese bauhistorische Restitution gegeben haben. Die Staffagefiguren tragen zeitgenössische Kleidung. Das Gebäude wird in seinem urbanen Kontext prä-

339 Guilhermy 1855, p. iii.
340 Guilhermy 1855, S. 374, S. 379.
341 Guilhermy 1855, S. 374.
342 Guilhermy 1855, p. iii.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



73 Charles Fichot (Zeichner): Vue générale de l'Hôtel de Cluny, Stahlstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

sentiert – »pour compléter la physionomie de ce quartier du vieux Paris«[343] –, auch hierfür muss der Zeichner Hinweise erhalten haben.

Vogelschaubilder waren bereits zuvor für rekonstituierende Darstellungen verwendet worden, beispielsweise zeigt François Pernot in den Lithografien seines Buchs *Le Vieux Paris* von 1838/1839 mehrere Konvente in solchen Vogelschauansichten, allerdings bemüht er sich auch in der Darstellung der Umgebung um eine historisierende Wiedergabe und kleidet die Staffagefiguren in Kostüme früherer Jahrhunderte.[344] Guilhermy dagegen handelt sich bei aller Korrektheit ein, mehrere Zeitschichten in einem Bild zu vereinen. Auch wenn man die Darstellung als Plädoyer für eine physische Rekonstruktion der Hoffassade auffassen möchte, besteht eine Spannung zwischen der Wiedergabe des Baus und seiner Umgebung. Deutlich wird das nicht nur an den Staffagefiguren, sondern in den Bauten, die dem Hôtel de Cluny benachbart sind, den Wohn- und Geschäftshäusern auf der Westseite und dem Konvent der Mathurins auf der Ostseite, der zum Bau der Rue des Écoles und der Verbreiterung der Rue Saint-Jacques ab 1860 zerstört werden sollte.

Zugleich nimmt das Blatt eine Darstellungsweise vorweg, die mit wachsendem populärem Interesse an visuellen Wiederherstellungen des Alten Paris auf dem Bildermarkt erfolgreich würde. Dies sollte in den Publikationen von Fedor Hoffbauer und dem zuerst 1878, dann verändert 1882 gezeigtem Diorama »Paris à travers les

343 Guilhermy 1855, S. 353.
344 Pernot 1838/1839; Fiori 2012, S. 61, S. 64, Abb. 34–37.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

âges« gipfeln.[345] Hoffbauer zeigt im Buch chronologisch angeordnete Vogelschauansichten von ausgewählten Bereichen der Stadt zu unterschiedlichen Zeitpunkten ihrer Geschichte bis hin in die unmittelbare Vergangenheit; im Diorama wurden Ansichten mit bedeutenden Ereignissen aus der Stadtgeschichte verknüpft. Dies war nur noch zu steigern durch die begehbare Rekonstruktion des *Vieux Paris* auf der Weltausstellung von 1900, für die Albert Robida das Konzept entwickelte. Das Verfahren, ein Florilegium besonders attraktiver Exempla nachzubauen und mit Handwerkern, vor allem der Gastronomie, zu bevölkern, führte einmal mehr Bauten und Bevölkerung zusammen, in einem Kontext, der insbesondere weltweit herausragende Innovationen feierte. Man darf an die Völkerschauen denken, und eine Form von Binnenkolonialismus vermuten. Dieses Verfahren der Gegenüberstellung von alter und neuer Stadt war aus der immerwährenden Konkurrenz der Weltstädte heraus entstanden: Auf der Londoner International Health Exhibition 1884 war mit Musterstraßen des alten und des neuen London der Kontrast aus didaktischen Gründen besonders klar herausgestellt worden. Mit einer archäologisch-bauhistorischen Erforschung hatten diese Ausstellungen allerdings nur mehr wenig zu tun.[346]

Hoffbauer perfektionierte allerdings nur, was längst in den Büchern zu Paris realisiert worden war, die Zusammenführung möglichst exakter Bilder von Bauten und historischen Persönlichkeiten. Dafür ist Léopold Flamengs Werk ein Beispiel. Er mischt historisches Material und moderne Ansichten, denn er will die Vergangenheit und die Zukunft als einen Prozess darstellen. Das ist ehrgeizig und gelingt nur eingeschränkt, immerhin zeigt sein Titel klarer als die der Konkurrenten, dass das Paris der Gegenwart eine Vergangenheit und ebenso eine Zukunft hat. Programmatisch ist der Beitrag von Alfred Delvau, der den Band einleitet:

> Il y a eu un grand nombre de Paris depuis dix-huit cent ans, – et chacun d'eux avec sa physionomie propre, ses mœurs particulières, ses costumes spéciaux, son originalité, son individualité en un mot. […] Le Paris de nos pères disparaît chaque jour, à chaque heure, pierre par pierre, moellon par moellon, brique par brique, sous le Marteau brutal du Limousin, – ce Vandale insouciant. Bientôt il n'en restera plus rien, – que le souvenir. Cet éventrement de ce qui fut le Paris roman, puis le Paris gothique, puis le Paris de la Renaissance, puis le Paris de Louis XIV, – cet éventrement a quelque chose de profondément mélancolique pour l'artiste et pour le rêveur, qui se trouvent ainsi désorientés dans leur contemplation du passé et dans leur déchiffrement des drames de notre histoire. Les pierres ont leurs legendes comme les hommes, parce que, comme eux, elles ont leur physionomie, et que, pour qui sait voir et entendre, elles savent parler, – et parler avec

345 Hoffbauer 1875–1882; Deurbergue 2012.

346 Swenson 2013, S. 147–177; Hill 2018. Hill weist 10 solcher Ausstellungen nach. Zu Paris 1900 vgl. Fiori 2012, S. 90–107.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



74 Léopold Flameng: Collège de Cluny, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

éloquence. […] Aujourd'hui, par une loi fatale du progrès humain, tout s'uniformise et se fond dans un ensemble bien ordonné.[347]

Flamengs Bildauswahl tritt mit den Exempeln, die alle Schichten der Bevölkerung von den Arbeitern und Händlern bis zum Herrscherhaus berücksichtigen, den Beweis für diese »individualité« in der Stadt der Vergangenheit und der Gegenwart an.

Das Werk erscheint, während die Arbeiten an der Erneuerung des Straßennetzes voranschreiten. So werden einige Bauten erfasst, während der Abriss schon im Gange ist. Dennoch zeigt Flameng, der sich insgesamt als ein sehr vielseitiger Radierer präsentiert, Partien der Bauten, die noch nicht betroffen sind, und er kann sie so mit einer historischen Staffage ausstatten. Während in der längst entwidmeten Kirche der Abriss schon im Gang ist, stellt Flameng in die Krypta der Kirche des Collège de Cluny einen Benediktiner, dessen Kutte in dem schlaglichtartig ausgeleuchteten Raum tiefes Schwarz ausbildet (Abb. 74).

Hier geht es nicht um archäologische Information, sondern um Atmosphäre, deren Färbung den Mönch bestimmt: Es ist unklar, ob er geht oder steht, was er dort tut – ja, ist er ein Geist aus der Vergangenheit? In die Figur kann man hineinprojizie-

347 Delvau, Alfred: Coup d'œil rétrospectif sur Paris, in: Flameng 1860, S. 2 und S. 4.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ren, was der Text von Auguste-Marc Bayeux nahelegt – Trauer über den unwiederbringlichen Verlust.

> Les ruines sont tristes, même en plein soleil, même quand la mousse et le lierre leur font un manteau vert, égayé de fleurettes sauvages. Mais, quand la ruine est un souterrain, une cave, une crypte, un *in-pace*, la tristesse se change en horreur; on voit des spectres […]. J'ai exploré ces débris, j'ai visité ces ruines; j'y ai médité cet article. Rentré chez moi, en l'écrivant, je me suis, pour quelques heures, isolé du présent: j'ai vécu dans le passé. Eh bien! dans quinze jours, quand je suivrai le nouveau boulevard […] je regarderai la place bien nette, et je me dirai: J'ai rêvé! Ainsi va le monde.[348]

Es besteht kein Zweifel: Flamengs Radierungen wollen Emotionen hervorrufen, und wenn in seinem Buch das moderne Paris mit seinen Cafés und Theatern auf dem Boulevard Lebensfreude ausstrahlt, stimmen die Bilder von den mittelalterlichen Bauten melancholisch und traurig.

3.4.2 Orte der Erinnerung

Es ist hilfreich, auf die verschiedenen Darstellungen der Ruinierung des Alten Paris mit Hilfe der Untersuchung von Aleida Assmann über *Erinnerungsräume* zu blicken, insbesondere mit ihrem Kapitel über Orte der Erinnerung. Vor allem ermöglicht es Assmanns Darstellung zu erkennen, was im Paris des 19. Jahrhunderts kaum wahrgenommen wurde. Umgekehrt ermöglicht das Material die Lücke zu identifizieren, die Assmanns Überlegungen hinsichtlich der Architekturen und der Bilder lassen. Assmann unterscheidet in Auseinandersetzung mit Pierre Nora zwischen »Generationenorte[n] […] mit einer langfristigen Bindung von Familien oder Gruppen an einen bestimmten Ort« und »Gedenkorten«, die »durch Diskontinuität zwischen Vergangenheit und Gegenwart gekennzeichnet« sind,[349] schließlich »Erinnerungsorten«, in denen aktiv und sichtbar Bezüge zur verlorenen Vergangenheit hergestellt werden,[350] und »traumatischen Orten«.[351] »Die abgebrochene Geschichte materialisiert sich in Ruinen und Relikten, die sich als fremde Überreste von der Umgebung abheben.« Noch anwesende Reste verweisen Assmann zufolge auf die Abwesenheit, die durch Erzählungen und – es sei ergänzt – Bilder überbrückt werden können. Die Akteure der Stadterneuerung und Forscher zur Geschichte der

348 Bayeux, Auguste-Marc: Le Collège de Cluny, in: Flameng 1860, das Zitat vom Anfang und Ende des vierseitigen Texts. Die Lieferungen wurden separat paginiert. Das Blatt wurde bei Delattre, 265, rue St. Jacques gedruckt.

349 Assmann 1999, S. 308f.

350 Assmann 1999, S. 324–328.

351 Assmann 1999, S. 329–334.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Stadt Paris kennen die Generationenorte – Rambuteau, der das Haus seiner Großeltern aufsucht, Guilhermy, der die über Generationen im Besitz von bürgerlichen Familien befindlichen Häuser studieren möchte. Mehr aber – aus dem Erleben vieler schneller politischer und seit dem Second Empire auch baulicher Umbrüche – gilt deren Arbeit der aktiven Herstellung von Gedenkorten oder deren visuellen und literarischen Überlieferung. Im Unterschied zur Stadt Rom, die seit den Besuchen der Humanisten aus dem Norden mit ihren Ruinen als der Gedenkort schlechthin gelten darf, bleibt vom Alten Paris neben ausgesuchten Gedenkorten, wie der als Mittelpunkt eines Square inszenierten, geretteten Tour Saint-Jacques-de-la-Boucherie, nichts stehen.[352]

Assmann analysiert als Manifest der Überschreibung von Orten der Erinnerungen die Vernichtung der Stadt Theben, wie sie im griechischen Alexanderroman geschildert wird. Auf einer solchen Tabula rasa könne der »Eroberer die Geschichte seines Ruhms eintragen«[353]. Es sei erlaubt, die mit hohen Kosten erzeugte Tabula rasa und deren Füllung mit neuen Straßen sowie den Verlust der historischen Straßennamen sowohl im georgianischen und viktorianischen London als auch im Paris des Second Empire in diese Tradition von Eroberung zu stellen. Es ging im Paris des Second Empire nicht nur um den Verlust an Orientierung in der Gegenwart, sondern um einen Verlust von Erinnerung. Dies traf ebenso auf London zu, und dieser Verlust ist zumindest einmal, im Fall von Charing Cross, auch aus Bemerkungen der unmittelbar betroffenen Anwohner zu fassen. Denn es sei hier hervorgehoben: Der Diskurs zur Geschichte der Stadt in ihren Straßen und Monumenten ist ein Diskurs der Literaten und Wissenschaftler, der Journalisten und der ihnen voraus- oder zuarbeitenden Künstler. Bilder können an das Verlorengegangene oder Abwesende erinnern, sie erinnern an Orte, aber sie sind selbst potentiell überall und damit ohne Ortsbindung. Das schwächt sie gegenüber dem tatsächlichen, physischen Ort. Diese Essenz der Diskussion Ciceros mit seinen Schülern in Athen, die Fournier und Gautier aufnehmen, kann die Vehemenz verstehen helfen, mit der einige Literaten verbal gegen die Verluste ankämpfen.

Möglicherweise begründet dieser Totalverlust auch die Verzweiflung, die psychisch labile oder kranke Künstler wie Meryon und Nerval zum Ausdruck bringen. Wie die Stadt selbst sind für sie auch Häuser lebendige Organismen, die zu den Menschen sprechen oder sogar schreien, wie der Louvre in Balzacs *Cousine Bette*. Wenn nur Reste bleiben, wenn die Bauten tot sind, sprechen und blicken die

352 Ich kann Assmann nicht folgen, wenn sie die archäologische Neugier gegenüber dem Gedenkort als klare Ablösung auf Kosten »von Traditionsbruch und Vergessen normativer Vergangenheiten« analysiert (S. 317). Die archäologischen Forschungen des 19. Jahrhunderts, die hier vorgestellt wurden, dienten einer nationalen Erinnerung und hatten durchaus normative Absichten.

353 Assmann 1999, S. 308.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Mauerreste und Steine dennoch weiter. »Crains dans le mur aveugle un regard qui t'épie«, schreibt Nerval in einem Sonett, das das gesamte Universum als lebendig setzt – aber wo sonst Fenster blicken, muss man sich hier vor der blinden, aber trotzdem spähenden Mauer fürchten.[354] In Steinen liest Gautier, um einiges nüchterner, die Geschichte der Vorfahren, es geht nicht nur um Paris, sondern die Nation der Franzosen, der Gautier angehört: »Un morceau du passé tombe avec chacune de ces pierres, où se lisait écrite sous la rouille du temps l'histoire de nos aïeux.« Hier scheint einmal mehr der »Generationenort« durch.[355]

Man kann die Äußerungen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach fachlichen Perspektiven einerseits, nach Nähe oder Entfernung von einem romantischen Traditionsbruch mit der klassischen Ästhetik andererseits ordnen. Wo nichts mehr aus der Vergangenheit einer Nation übrig ist, bleibt eine Aura. Im Unterschied zu Benjamin, der Aura als Ausdruck unerreichbarer Ferne begreift, erkennt Assmann in den Gedächtnisorten eine »eigentümliche Verbindung von Nähe und Ferne«, Orten, an denen »eine verschollene Vorzeit unverhofft wieder zur Erscheinung« komme.[356] Die Großstadt des 19. Jahrhunderts und die Verlusterfahrungen, die die Literaten und die Archäologen mit den ihnen eigenen Mitteln dokumentieren, lassen sich mit all diesen Unterscheidungen nur bedingt erfassen. Denn es geht beim Bericht über die Erfahrung und bei den Bildern der Ruinen gerade auch um den einen konkreten Moment der Erkenntnis, der sich ebenso wie an den erhabenen Zeugnissen der Vergangenheit an banalen Phänomenen der Pariser Straßen ereignet. Es geht um die Erfahrung der nahen Vergangenheit genauso wie um die Geschichte der Stadt Paris seit ihrer Gründung im ersten Jahrhundert vor Christus.

3.4.3 Spuren der Bewohnerinnen und Bewohner

Diese Erfahrung des unmittelbar Vergangenen speist sich aus dem Anblick der Abbruchhäuser. Im Augenblick des Abbruchs wird sichtbar, was im Alltagsleben der Bewohner vor den Blicken der Passanten verborgen blieb. Für Gautier ist es ein »spectacle curieux«.[357] Rilke schreibt in den *Aufzeichnungen des Malte Laurids Brigge* (1910) die Verstörung auf, wenn an der Wand des noch stehenden Hauses die Spuren des verlorenen Nachbarhauses sichtbar werden: Die Röhren der Abwasser und der Gasleitungen verlebendigen sich zu ekelhaften Reptilien, und in den Resten wird das Haus in seiner Geschichte und das Leben seiner unbekannten Bewohner sichtbar.

354 Nerval 1853, S. 91 (aus der Sammlung *Les Chimères*).

355 Gautier 1855, in: Fournier 1855, p. iii, vgl. auch weiter oben Delvau, in: Flameng 1860. Asssmann verweist auf das Gedicht Edgar Allan Poes zum römischen Kolosseum (1833), dessen Ruinen im Echo auf die Worte des Dichters antworten (Assmann 1999, S. 320f.).

356 Assmann 1999, S. 337f., S. 322.

357 Gautier 1855, in Fournier 1855, S. 3.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

»Man konnte sehen, dass es [das Haus] in der Farbe war, die es langsam, Jahr und Jahr, verwandelt hatte. Blau in schimmliches Grün, Grün in Grau und Gelb in ein altes, abgestandenes Weiß, das fault.« In die Tapeten auf der Mauer, und in die Mauer selbst liest Malte Laurids Brigge alle denkbaren Gerüche hinein, und mehr aus der Imagination der Gerüche als aus den visuellen Eindrücken die Geschichte der Bewohner.[358] Zur Geschichte einer Frau, Hausfrau und Mutter, die sich mit seinem persönlichen Erleben kreuzte, hatte Edmond About die Erinnerung ausgebaut, die ihn blitzartig beim Anblick einer altmodischen Tapete überfiel. In diesem Moment verwandelt er sich vom Voyeur in einen Teilnehmer und Betroffenen. In *Dans les ruines* – es sind die Ruinen in der Umgebung der Butte des Moulins – nimmt er zunächst das gewaltige Spektakel der Abrissarbeiten wahr, bis er gezwungen ist, innezuhalten. Aus den Resten eines Hauses rekonstruiert er im genauen Hinschauen und in der Imagination die Struktur und die Aktivitäten der Bewohnerinnen und Bewohner. »Mille et un souvenirs ensevelis depuis un quart de siècle se reveillent à la fois; ils m'assiégent, ils m'assaillent.« Im Anblick der Tapete im zweiten Stock – »des roses vertes sur fonds jaune« – wird ihm klar, dass er 1840 als Student in diesem Haus bei Madame Alain, Witwe eines Schlossergesellen, als Untermieter wohnte. About lässt sich jedoch von seinen Emotionen nicht überwältigen. Er datiert nicht nur die Tapete auf »vers 1802«, sondern erzählt die Geschichte der Familie als Beispiel für sozialen Aufstieg aus Fleiß und Zusammenhalt. Er erhebt sie zugleich zum Exempel dafür, dass ein solcher Aufstieg nur möglich wurde, weil die Familie nicht an die Peripherie ziehen musste, sondern im Zentrum von Paris die Anregungen der modernen Großstadt aufnahm. Seine persönliche Erinnerung wird zum Plädoyer, den Beitrag der Arbeiter zum wirtschaftlichen Erfolg der modernen Großstadt und Nation anzuerkennen.[359]

Die Langzeitgeschichte tritt ebenfalls aus den Abbrucharbeiten neu ins Bewusstsein. Zwar hatte es immer wieder Bodenfunde gegeben, und es war klar, dass sich das Niveau des Bodens auf der Île-de-la Cité deutlich erhöht hatte. Aber die Abrissarbeiten gingen nicht nur bis in oder unter die Kellergeschosse, sondern trafen in den Nivellierungsarbeiten für die neuen Boulevards auch tiefe Schichten. »Schichten« – »couches« – beschäftigen als Zeugnisse der Vergangenheit nicht nur die Archäologen, sondern auch die Literaten.[360] Denn sie sind der Beweis dafür, dass Städte nicht nur eine Vergangenheit an Zerstörungen haben, sondern auch in der Zukunft

358 Rilke 1996, S. 485–487, das Zitat auf S. 486.

359 About 1867, Bd. 2, S. 915–922, das Zitat auf S. 919.

360 Gautier, Introduction, in: Musset 1856, p. ii, Gautier, in: Fournier 1855, p. iii; Delvau, in: Flameng 1860 (s. o.); Berty 1885, Vorwort zur ersten Auflage 1868. Vgl. auch die Begründung für die Kumulation von Darstellungen in der Zeit und im Raum bei Kock 1842, Bd. 2, Avertissement, S. 2: »Il en est à peu près des grandes agglomérations d'hommes comme de terrains pris sur une vaste échelle; ils apparaissent en couches superposées; et plus l'agglomération est considérable, plus ces différentes zones se caractérisent à l'œil ou à l'esprit.« Wegen der kulturellen und sozialen Veränderungen sei

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zerstört werden können. Zudem wird damit ein Konzept auf die Stadt angewendet, das sich in der Erforschung sehr langer Zeiträume der (Vor)geschichte, der Erd- und Naturgeschichte entwickelt hatte.[361] Es liegen viele Paris übereinander. Das kann man als Archäologe erforschen, aber man wird nie zu einem Ende kommen. Skepsis gegenüber der Archäologie und den Antiquaren äußert Victor Hugo aus dem Exil, dessen frühe Schrift von der *Guerre aux démolisseurs* (1825) sich noch allein auf die Monumentalbauten des Mittelalters bezogen hatte. 1867 sind es auch die Häuser, die die Geschichte von Paris ausmachen:

> L'histoire de Paris, si on la déblaye, comme on déblayerait Herculanum, vous force à recommencer sans cesse le travail. Elle a des couches d'Alluvion, des alvéoles de syringe, des spirales de labyrinthe. Disséquer cette ruine à fond semble impossible. Une cave nettoyée met à jour une cave obstruée. Sous le rez-de-chaussée il y a une crypte, plus bas que la crypte une caverne, plus avant que la caverne un sépulchre au-dessous du sépulchre le gouffre. Le gouffre, c'est l'inconnu celtique. Fouiller tout, est malaisé.[362]

In den »Schlund« hinabsteigen kann man im Traum wie Nerval.[363] Man kann Schichten auch individuell in der poetischen Assoziation überlagern, wie Baudelaire im Angesicht der leergeräumten Place du Carrousel in *Le Cygne* (1860). Die kurz zurückliegende Geschichte und nahe Erinnerung an die verschwundenen Baracken und Trümmer von Bauten, an den frühen Morgen, an dem ein verzweifelter und verirrter Schwan aus dem Tierhandel in einer Pfütze vergebens ein Gewässer sucht, überlagert sich mit der Erinnerung an die mythische, aus Troja, ihrer Stadt, vertriebene Andromache. Die oft als Beleg für die Wahrnehmung schnellen Wandels in der Stadt zitierten Zeilen aus der zweiten Strophe evozieren nur die Auslöser für eine Kette von Erinnerungen, die sich von Paris zeitlich und räumlich weit entfernen.

> Le vieux Paris n'est plus (la forme d'une ville
> Change plus vite, hélas! que le cœur d'un mortel).[364]

---

immer wieder ein neues Tableau de Paris erforderlich. Siehe oben Calemard de Lafayette 1844 (bei Anm. 330).

361 Für die Durchführung von Grabungen und die Anwendung der Stratigrafie auf die Geschichte Frankreichs hatte u. a. Legrand d'Aussy 1799 in der Nationalversammlung plädiert. Vgl. hier nur: Schnapp 2009, S. 298–304, der in Bezug auf die Entwicklung der archäologischen Wissenschaften den Vorsprung britischer und deutscher Wissenschaftler feststellt.

362 Hugo 1867, p. VI.

363 Nerval 1867–1877, Bd. 5, Paris 1868, S. 14.

364 Baudelaire, Le Cygne [1860], 1975, S. 85f. Ich beschränke mich hier auf die Analyse von Stierle 1993, S. 852–883. Die Alternative zur »couche« als Bild für das Gedächtnis ist, für Textautoren naheliegend, das Palimpset (ebenda, S. 729–731).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Man darf bei der Wahrnehmung des schnellen Wandels einmal mehr an eine Ausdifferenzierung der Zuständigkeiten denken. Der Dichter kann die Leserinnen und Leser zum Nachdenken bringen, zu einem pragmatischen Umgang müssen die Fachleute des Baugewerbes finden. Léonce Reynaud, der seit 1847 den Lehrstuhl für Architektur an der *École nationale des Ponts et chaussées* innehatte, publiziert 1858 eine Lehre des Städtebaus, die die Geschichte der Stadt nicht nur in den Monumenten und in den archäologischen Recherchen, sondern auch in deren Struktur erkannte.

> [La ville] garde de précieux témoignages des phases par lesquelles elle a passé; il n'est aucun de ses développements successifs qui n'y ait son empreinte; produit d'une longue suite de générations, elle conserve quelque chose de chacune d'elles. Ces souvenirs du passé ne se lisent pas seulement dans les monuments; on les trouve ou plutôt on les sent de tous côtés: dans les dispositions générales, dans les rues, dans les places, dans les promenades. […]
>
> Il y a donc un ordre profond dans cette anarchie apparente. Que la ville dont la fondation a été spontanée compte une longue suite de siècles ou se soit rapidement développée, peu importe, ce n'est point une seule pensée qui l'a enfantée. Elle résulte des travaux accumulés d'un grand nombre d'intelligences; elle est le produit de volontés fort diverses, mais qui concourent harmonieusement; elle est conforme à une loi qui a ses origines et ses motifs à la fois dans les circonstances locales, dans la constitution politique, dans les évolutions du passé, et dans les mœurs des habitants.[365]

Das Plädoyer für einen sorgsamen Umgang mit der Stadtstruktur, die nur anarchisch erscheine, der aber jeweils gut begründete Entscheidungen der Bewohner zugrunde lagen, musste in den laufenden Arbeiten zum Stadtumbau als unzeitgemäß verhallen. In der Tabula Rasa verschwanden auch in Reynauds Auffassung die Spuren des Alten Paris, dem er aber, anders als seine Zeitgenossen, eine hohe Rationalität zuwies. Zur Unzeit kam ebenfalls die Erkenntnis Edmond Abouts, dass jetzt zwar die Straßen verbreitert würden, man aber erst 20 Jahre zuvor den Boulevard Montmartre als »breit« erkannt habe. Dass dieser für den Verkehr nun nicht mehr ausreiche, lasse erwarten, dass genauso die neuen Boulevards »bientôt« erweitert und damit zerstört werden müssten.[366]

Die Originalität von Reynaud und About liegt nicht darin, dass sie aus der Gegenwart und in Kenntnis von Vergangenheit die Möglichkeit der zukünftigen Zerstörungen der Stadt denken konnten, sondern in der Konkretisierung dieses Denkens auf das Objekt Straße und Straßennetz hin. Bei beiden bezieht sich dieses Denken nicht auf Großbauten, Monumente, sondern auf die Bebauung mit Häusern, bescheidener oder weniger bescheidener Art.

365 Reynaud 1850–1858, Bd. 2, S. 579f.
366 About 1867, S. 917.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

3.4.4 Reste der Stadt in Gegenwart und Zukunft

Die Untersuchung zu den Ruinen-Häusern und Straßen von London und Paris lässt sich an dem jeweiligen wunden Punkt der Städte wieder zusammenführen. Beide Städte besaßen in ihrem Zentrum einen Rest der alten Stadt, in London umfasste er mit der parallel zum Strand verlaufenden Holywell Street nur eine Straße, in Paris handelte es sich um ein ganzes Viertel auf dem Hügel der Butte des Moulins, das einer direkten, als Avenue ausgebauten Verbindung vom Palais-Royal zur neuen Oper im Weg stand.

Lynda Nead hat die Debatten um die Holywell Street, die sich ab 1836 periodisch wiederholten, aber erst mit dem Abriss 1902 endeten, nachgezeichnet.[367] Die Straße mit ihrer Bebauung, die aus der Zeit vor dem Großen Brand datierte, verlief parallel zum Engpass des Strand, und vielleicht auch wegen der wiederholten Diskussionen um einen Abbruch nahmen Häuser und Läden nicht an der allgemeinen kommerziellen Entwicklung teil. Es überlagerten sich hier der stationäre Altkleiderhandel, der vorwiegend von jüdischen Familien betrieben wurde und sich auf die Rag Fair in der Cutler Street konzentrierte,[368] mit entsprechenden antisemitischen Äußerungen und der Handel mit pornografischen Schrifttum unterschiedlicher Preisklassen und Käufern aus allen Schichten auf der einen Seite, das bauhistorische Interesse an einer der letzten Straßen, in denen sich die alten Häuser erhalten hatten, auf der anderen Seite. Mit dem üblen Ruf der Straße entstand ein Gegenbild zu allem, was im viktorianischen London als moralisch einwandfrei und ökonomisch wertvoll galt. Auch aus der Gruppe der Bauhistoriker kam die Einsicht, dass die Häuser nicht zu retten seien, aber Bilder davon ein »memorial of their appearance« darstellen sollten.[369]

Die Bilder, die das Aussehen der Holywell Street seit den späten 1840er Jahren überliefern, stehen in der Tradition, die sich für die Veduten »alter« Londoner Straßen bereits seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert herausgebildet hatte, d. h. einem Blick in die Straße, der die Häuser genau aufzeichnet und der mit einem zum Ort passenden Publikum ausstaffiert ist. Dieser Tradition folgt noch John Wykeham Archers Aquarell von 1862 (Abb. 75).[370]

Der Blick ist im Verlauf der Straße nach Westen gerichtet, genau werden der fleckige Putz bzw. vorne links an dem nach dem Brand von 1666 errichteten Haus der rote Ziegelstein, die Form der Fenster, die Fallrohre für die Entwässerung der Dächer,

367 Nead 2000, S. 161–189.

368 Münch 2022, S. 168–178.

369 Elizabethan London, in: The Builder, 06.04.1861, S. 229.

370 Thomas Hosmer Shepherds Aquarelle von 1853 und 1855 zeigen die Straße geräumiger, mit gehobenem Publikum (Nead 2000, Abb. 63 und 68).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



75 John Wykeham Archer: Ansicht der Holywell Street, Blick nach Westen, März 1862, Gouache, London, British Museum.

das Pflaster der Fahrbahn, auf der kein Wagen fährt, und des Trottoirs protokolliert, alles in fein abgestimmten Ocker- und Brauntönen. Die Ladenfronten sind altmodisch. Farbe bringen die Figuren ins Bild, niemand gehört hier zur bürgerlichen Oberschicht, aber müßig lungert auch keiner herum. Anstelle eines Hinweises auf die Schriften, die dem *Obscene Publication Act* von 1857 unterlagen, findet sich gut lesbar im Schaufenster der Hinweis auf »Schoolbooks« und auf den »Punch«. Das Blatt stellt eine massive Verteidigung der Straße dar, die bauhistorisch uninteressant ist, aber ein Zeugnis des »Old London« darstellt.

In Paris fand 1877/78 mit dem Durchbrauch durch die Butte-des-Moulins und der Bebauung der Avenue de l'Opéra ein Wettlauf mit der Zeit statt, der sich auf die zahlreichen Artikel der drei konkurrierenden illustrierten Zeitschriften übertrug.[371] Die Avenue sollte bis zur Weltausstellung, mit der die Dritte Republik den neuen Glanz der Stadt nach dem Deutsch-Französischen Krieg und dem Commune-Aufstand demonstrieren wollte, eröffnet sein.[372] Folgende Aspekte stellten Neuerungen gegenüber den früheren Presseberichten von Straßendurchbrüchen dar: Die Dichte der Berichterstattung ließ fast von Woche zu Woche eine Art Fortschrittserzählung zu, die zuvor im Ansatz nur *The Illustrated London News* zum Hungerford Market gezeigt hatten (Abb. 71). Außerdem wurde der Zweck der Maßnahme bebildert, in der *Illustration* mit einem Plan,[373] in *L'Univers illustré* mit einer Ansicht der Avenue. Da niemand die künftigen Hausfassaden kennen konnte, hebt das Bild vor allem auf den lebhaften Verkehr auf der Avenue ab.[374] Neu ist auch die Verwendung von Fotografien als Vorlage für Holzstiche. Erstmals wurde auch nicht

371 Ausgewertet wurden: L'Illustration, Le Monde illustré und L'Univers illustré.

372 Des Cars/Pinon 1992, S. 196–303, zu den negativen Folgen für den Einzelhandel in der bis dahin prosperierenden Rue de Richelieu vgl. Nord 2017.

373 Plan des nouveaux travaux à exécuter à Paris, in: L'Illustration 20.05.1876.

374 Auguste Trichon: Avenue de l'Opéra, telle qu'elle doit être après son entier achèvement, in: L'Univers illustré, 11.11.1876.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



76 Henri-Louis Scott/Frédéric Théodore Lix (Zeichner): La percée de l'Avenue de l'Opéra. – Aspect du quartier de la Butte-des-Moulins, le 15 Octobre du soir. Les déménageurs, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

nur der Prozess der Abrissarbeiten gezeigt, sondern auch deren Vorbereitungen: der Auszug der Familien aus dem Viertel.[375]

Allerdings gab es gegenüber den Neuerungen bereits gewohnte Verfahren der Dokumentation. Marville erhielt von der Stadt Paris den Auftrag, die Straßen des Viertels vor dem Abriss zu dokumentieren, und er zeigte deren Verlauf, wie schon ein Jahrzehnt zuvor, in Aufnahmen von einem annähernd mittigen Standort aus. Einig war man sich in der Presse dahingehend, dass das Viertel historische Andenken, wie das Haus Pierre Corneilles berge, aber dennoch die Schande eines solchen ärmlichen Viertels in der Nähe von Louvre, Théâtre français und Oper zu verschwinden habe.

Das Bild vom Auszug setzt ein dichtes nächtliches Gedränge in Szene, wobei das Licht aus Kerzen und Lampen den Blick auf die einzelnen Szenen lenkt, die die Handlung verständlich machen (Abb. 76). Zudem geben die Aufschriften im Bild und der Titel präzise Ort und Zeit an. Die Szene spielt am Eingang zur Rue des Moulins (auch Rue des Orties), am Eckhaus mit der Fontaine des Moulins; die namensgebenden Mühlen sind auf dem Wandbild, das vom linken Rand der Grafik überschnitten wird, zu sehen. Wir befinden uns damit am zentralen, höchstgelegenen Punkt der Butte, es ist der 15. Oktober abends. Zeitangaben sind wichtig: Das Tagesdatum demonstriert Aktualität, denn für die Produktion des Bildes wurden nur 14 Tage gebraucht. Und wenn man den Artikel liest, kennt man auch die Uhrzeit: Es ist 10 Uhr abends, am Ende des 12 Stunden dauernden Arbeitstages der Umzugsarbeiter, die sich links im Mittelgrund schon für den nächsten Tag beim Unternehmer auf die Liste setzen lassen. Die Butte ist kein Slum, was man am Umzugsgut ablesen kann. Die Leserinnen – es ist keine Frau im Bild zu sehen – und Leser sind nah am Geschehen, so nah wie noch nie an einem Bild vom Abriss der Straßen von Paris. Der Mann, der seine Pendeluhr vorsichtig auf dem Arm trägt, ist vom Bildrand überschnitten, womit nicht nur Nähe zum Geschehen, sondern einmal mehr das Terrain der Butte signalisiert wird: Es geht hier den Hügel hinunter.

Es mag sein, dass die Abonnenten von *Le Monde illustré* einige Zumutungen in Bild und Text gewohnt waren, aber auch *L'Illustration* konfrontierte ihr Publikum nun mehr als in den Jahrzehnten zuvor mit den Realitäten. Noch am 3. Februar 1878 hatte die Zeitschrift einen Artikel mit Abbildungen alter Veduten zur Geschichte der Butte publiziert. Zwei Wochen später erschien das Doppelblatt, das Reproduktionen von Fotos und Zeichnungen gegenüberstellt (Abb. 77).

375 Expropriation pour le prolongement de l'avenue de l'Opéra. Démenagement des habitants de la Butte-des-Moulins, in: L'Univers illustré, 21.10.1876; La percée de l'Avenue de l'Opéra. – Aspect du quartier de la Butte-des-Moulins, le 15 Octobre du soir. Les déménageurs, in: Le Monde illustré, Titelblatt, 28.10.1876, hier Abb. 76.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

LE PERCEMENT DE LA NOUVELLE AVENUE DE L'OPÉRA



Aspect des démolitions entre la rue Molière et la rue d'Argenteuil.



Rue Saint-Roch.



Près de la rue des Orties.



Le chantier de la rue Saint-Honoré. — D'après les photographies de M. Marville.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



77 Charles Marville (Fotograf)/ A. P. und. A. Norman (Zeichner): Le Percement de la nouvelle avenue de l'Opéra, Holzstich.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



78 Charles Marville: Rue Saint-Roch, Fotografie, Abzug auf Albuminpapier, Paris, Musée Carnavalet.

Es wird damit nicht nur in topografischer Hinsicht breit berichtet, präsentiert wird auch eine zeitliche Abfolge der Geschehnisse, denn wo links, nach der Fotografie Marvilles der Blick Richtung Oper noch verstellt ist, erscheint der Prachtbau rechts über den Trümmerhaufen. Aktualität gehört im Wettstreit der Medien noch der Zeichnung. Sie bietet freilich vergleichsweise konventionelle Bilder der Großbaustelle mit Schutthaufen und Brandmauern stehen gebliebener Häuser. Marvilles Aufnahmen und die danach gefertigten Holzstiche weisen das neue Repertoire an Motiven auf. Nahsichtigkeit im *Aspect des Démolitions entre la rue Molière et la rue d'Argenteuil*, die im Vordergrund vom Bildrand überschnittene Arbeiter zeigt, und einen ungeordneten Trümmerhaufen der *Rue Saint Roch* (Abb. 78).

Die Bilder mussten vor dem Hintergrund der Zerstörungen der Stadt und ihrer Umgebung durch die deutschen Bombardements und die Brände am Ende des Commune-Aufstandes 1871 betrachtet werden, die eine Flut an Fotografien und Holzstichen in der Presse hervorgerufen hatten. Von diesen Aufnahmen, die wenige Tage und Wochen nach den Ereignissen entstanden und reißenden Absatz fanden, unterscheiden sich die Bilder Marvilles von der Butte des Moulins nicht in der Bru-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

talität, sondern darin, dass die Urheber zu sehen sind: Arbeiter und Administratoren posieren in den Ruinen, damit sie überhaupt ins Bild kommen.[376]

Die Institutionen der Erinnerung an den alten Baubestand und die Verfahren der visuellen Memorierung ähneln sich in London und Paris, wie Alicia Swenson und Ruth Fiori festgestellt haben, es sind allenfalls geringe Unterschiede in der Chronologie zu beobachten.[377] Auch die Wahrnehmung des technischen Fortschritts, der vor allem die Kommunikation und den Verkehr von Menschen und Waren beschleunigte, ähnelte sich, angetrieben durch die Konkurrenz der beiden Städte und Nationen, wie sie u. a. in den Weltausstellungen besonders sichtbar wurde. Gasbeleuchtung, Dampfschiffe, Eisenbahnen, Telegrafie, Elektrizität, erhöhten das Tempo.[378] In Frankreich trugen die politischen Veränderungen, die sich in rascher Folge ereigneten, dazu bei, dass sich die Wahrnehmung von Zeit veränderte. Lamartine, 1790 geboren, wähnte sich 1851 in der Mitte seines Lebens, als er die zehn Regime aufzählte, die er vom »gouvernement constitutionnel de Louis XVI« bis zur Zweiten Republik erlebt habe.

> La rapidité du temps supplée à la distance. Quand on est séparé par beaucoup d'événements du point sur lequel on reporte sa pensée, on croit qu'on en est séparé par beaucoup de siècles. Les années sont pleines de vicissitudes, d'écroulements, de règnes, d'empires, de républiques depuis ma naissance. Il n'y a plus d'histoire contemporaine. Les jours d'hier semblent déjà enfoncés bien loin dans l'ombre du passé. Les perspectives reculent par la grandeur et la multitude des choses qui s'interposent entre l'œil et la mémoire.[379]

»Zwischen Auge und Gedächtnis« treten die Großartigkeit und die Vielzahl an Dingen. Der Historiker Lamartine denkt vermutlich mehr an die »res vistae« als Grundlage des historischen Schreibens und aus seiner persönlichen Situation als

376 Zu Marvilles Aufnahmen von der Butte des Moulins vgl. Wolf 2017, S. 44–53. Luxenberg 1998, S. 119, verweist zu den Bildern von 1870/1871 auf Lalanne und auf Pressebilder von den Straßendurchbrüchen als Hintergrund für die Rezeption der Fotografien aus Paris und Umgebung. Vgl. auch Bajac 2000. Die Zerstörung Sebastopols geriet nicht in das Bildgedächtsnis der Franzosen und Briten, zu sehr wurden sie von der enormen Zahl an toten Soldaten überdeckt, und der namensgleiche Boulevard in Paris wurde zum Siegesmonument erklärt. Dies gilt auch für die Briten: vgl. Keller 2001.

377 Swenson 2013, S. 66–143, einschließlich des Vergleichs mit der Entwicklung in Deutschland; Fiori 2016.

378 Der Klassiker zum Thema ist: Schivelbusch [1977] 2000, S. 54–62. Neuerdings auch: van Laak 2018. Beschleunigung und die Wahrnehmung von Beschleunigung werden als Eigenart der Moderne beschrieben: Koselleck [1989], 1992, S. 17–104, bes. S. 34; Rosa 2016; zur Kontroverse zwischen Koselleck und Rosa vgl. Jung 2016, S. 51–63.

379 Lamartine [1851], 1861–1862, Bd. 17, 1, S. 3f. (Préambule).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Augenzeuge des Erlebten als an Bilder, die von Ereignissen erzeugt wurden und diese tradierten. Als Zeugnisse für die Wahrnehmung der Beschleunigung in Raum und Zeit hatten die dokumentarischen Bilder des 19. Jahrhunderts ein Handicap: Sie konnten Veränderungen nur als Bildfolge, vergangene Zeit nur als Beschädigungen, als Spuren von Zerstörung durch Wetter, Gebrauch oder Katastrophen wie Brand und Beschuss darstellen.

Während der beiden ersten Drittel des Jahrhunderts mehrten sich die Stimmen, die die bauliche Gestalt der beiden Großstädte London und Paris in ihrem schnellen Wandel wahrnahmen. Ausgehend von Gibbons, Mercier und Volney boten sie aus den jeweils verschiedenen konkreten Miseren der Zeit geografisch abgelegene Fiktionen oder Utopien in ferner Zukunft an. Welche Katastrophe die Stadt zerstören könnte, wird von Autor zu Autor verschieden angenommen.[380] Diese Darstellungen, in denen pessimistische Anti-Utopien in der Mehrzahl sind, beziehen sich immer auf ganze Städte oder gar Imperien. Das London um 1800 sah sich unter dem Eindruck der napoleonischen Kriege und innenpolitischer Krisen als bedroht an. Was würde von der Stadt noch sichtbar sein, welche Ruinen würden von London Zeugnis ablegen, wenn einstmals das *Empire* untergegangen sein würde? Das fragten sich die Leserinnen und Leser von Edward Gibbons *The History of the Decline and Fall of the Roman Empire* (1766) immer wieder:

> In future times when this little island shall have fallen into its natural insignificancy, by being no longer possessed of a fictitious power founded upon commerce, distant colonies, and other artificial sources of wealth, how puzzled will the curious antiquary be when seeking amidst the ruins of London vestiges of its past grandeur? Acres now covered by high, thin walls of brick, making streets tirés à cordon, divided into miserable, straitened, scanty houses, will, when decayed, crumble into a vast heap of brick-dust. No proud arch to survive the records of history, no aqueduct to prove how much the public was considered by ye Governt., no lofty temples, no public works! St. Paul's anywhere would be a grand edifice; finer as a ruin than in its present state, disfigured with casements, whitewashed walls, pews, etc. The bridges alone would strike the eye as fine remains; they are magnificent.[381]

Doré fixierte die Vision der künftigen Ruinen Londons im Schlussbild von *London. A Pilgrimage*. Der New-Zealander, der topisch die Bewohner der fernliegenden Kolonien vertritt und so durch die britische und französische Literatur des ganzen Jahrhunderts

380 Nead 2000, S. 212–215; Skilton 2007; Skilton 2014; Hausmann 2009; Strohmaier 2022.

381 Vassall, Elizabeth, Baroness Holland: The Journal of Elizabeth Lady Holland, Strangways, G. S. H. F. (Hg.): 2 Bde., London 1908, Bd. 2, S. 54, hier zitiert nach: Skilton 2007, S. 94. Zur Frage der künftigen Ruinen der aktuellen großen Städte vgl. außerdem Haskell 1987; Skilton 2014; Roussier 2019.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

geistert, kontempliert vom Südufer der Themse die Ruinen der Stadt. Zu erkennen ist nur der Tambour, der von der Kuppel der Kathedrale St. Paul's übrig geblieben ist.

Dieselbe Frage nach den potenziellen Resten der Stadt beantworten die Schriften zu einem künftigen Paris, die Franzosen schienen nur in einer besseren Lage.

> Si, demain, un volcan ouvrait sa gueule à Montmartre, et faisait à Paris un linceul de cendre et un tombeau de lave, comme fit autrefois le Vésuve à Stabia, à Pompéi et à Herculanum, et que, dans quelque mille ans, les antiquaires de ce temps-là fissent des fouilles et exhumassent le cadavre de la ville morte, dites quel monument serait resté debout pour témoigner de la splendeur de la grande enterrée, Notre-Dame la gothique? — On aurait vraiment une belle idée de nos arts en déblayant les Tuileries retouchées par M. Fontaine! Les statues du pont Louis XV feraient un bel effet, transportées dans les musées d'alors! Et, n'étaient les tableaux des anciennes écoles et les statues de l'antiquité ou de la Renaissance entassés dans la galerie du Louvre, ce long boyau informe; n'était le plafond d'Ingres, qui empêcherait de croire que Paris ne fût qu'un campement de Barbares, un village de Welches ou de Topinamboux, ce qu'on retirerait des fouilles serait quelque chose de bien curieux. — Des briquets de gardes nationaux et des casques de sapeurs pompiers, des écus frappés d'un coin informe, voilà ce qu'on trouverait au lieu de ces belles armes, si curieusement ciselées, que le moyen âge laisse au fond de ses tours et de ses tombeaux en ruine [...].[382]

1834 äußert sich Gautier so als Umstürzler, als Romantiker, der nicht einmal die mittelalterlichen Bauten und erst recht nichts von den banalen Gebrauchsgegenständen der Gegenwart bewahrt sehen will. Seine Vision des *Paris futur* geht später einen anderen Weg und ist noch radikaler. Die Selbstzufriedenheit und Blasiertheit der Bewohner von Paris, das nicht einmal das London der Gegenwart erreiche, habe zu einer Unmenge an Schriften und Bildern geführt: »Que de publications en prose, en vers, en gravure, en lithographie, n'a-t-il pas commises, pour qu'aucun trait de cette précieuse physionomie ne soit perdu.«[383] Auf der Tabula rasa, die von der aktuellen Stadt nicht bleibt, entwirft Gautier eine Stadt, in der alles glänzt, die moderne und künftige Technik nutzt, um sich von den Unbilden der Witterung und des Verkehrs zu befreien. So können die verfallenen Häuser, die aus Sicht Gautiers schlimmer als die Behausungen der Hottentotten, der Troglodyten, der Lappen und der Grönländer seien, dem Vergessen anheim gegeben werden. Eine ästhetische Wahrnehmung des Alten Paris kommt für Gautier nicht in Frage. Selbstverständlich ist dieses künftige Paris von einem Monarchen regiert, aber Gautier bietet keine politische, sondern eine ästhetische Utopie. Geschichte wird zu Stilgeschichte, denn die Straßen sind in

382 Gautier 1835/1836, Bd. 1, S. 57f., das Vorwort ist datiert auf Mai 1834.
383 Gautier 1856, S. 370.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

verschiedenen Stilen gehalten – offen bleibt, ob sie aus entsprechend verschiedenen Epochen stammen.

> Telle rue affectera le style byzantin, telle autre le style gothique, une troisième le goût mauresque, l'autre celui de la Renaissance. Les architectures grecque et romaine montreront aussi leurs échantillons. Ces curiosités serviront à varier le caractère des quarters, bâtis, en géneral, dans un style nouveau, que nous ne pouvons désigner encore [...].[384]

Man darf abschließend konstatieren: Die zahlreichen Veduten vom Prozess des Stadtumbaus wurden nur selten gesellschaftspolitisch eingesetzt. Mit dem Fortschreiten der Baumaßnahmen in London und in Paris eigneten sich die Zeichner und Grafiker Verfahren aus der Ruinendarstellung des 18. Jahrhunderts und aus den Veduten der *Voyages pittoresques* an. Sie machten es möglich, dass die Straßendurchbrüche vorzugsweise ästhetisch, als Schauspiel rezipiert werden konnten. London und Paris gingen um die Mitte des 19. Jahrhunderts vollkommen verschiedene Wege. Gegen die Einheitlichkeit der Bebauung im Paris des Second Empire sollten die Briten ein positiv besetztes Laissez-Faire der Bebauung durch das freie Unternehmertun setzen. Vereinfacht lässt sich der Gegensatz auch als ein Gegensatz im Umgang mit Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft fassen: Wo Paris sich seiner Vergangenheit entledigte und in der Gegenwart ankam, die in den Straßenzügen und ihrer Bebauung die Regierungswechsel überdauerte und keine Zukunft proklamierte, dauerte die Gegenwart im viktorianischen London nur den Augenblick, den es brauchte, um in der City und in Westminster den Ersatz neuer Bauten durch noch neuere zu planen. Die Vielfalt der Stile, aus der Vergangenheit und aus aller Welt, die hierfür eingesetzt wurden, zeigte an, dass im britischen Empire die Verfügbarkeit der Jahrhunderte mit einer Verfügbarkeit des Raums zusammengefügt werden konnte.[385]

384 Gautier 1856, S. 384.
385 Olsen 1979, S. 66–74.; Andrews 1994, S. 284–285; Joyce 2003, S. 76–88.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

4. Gerade oder krumm – Einheitlichkeit oder Vielfalt der Straße und ihrer Bebauung

4.1 Gerade Straßen

Straßen in den Städten Europas sind gerade – so wollen es jedenfalls nahezu alle Neubauvorhaben bis weit in das 19. Jahrhundert hinein. Dabei fließen funktionale, ästhetische und politische Aspekte zusammen. Ein gerader Verlauf der Straße stellt die kürzeste und damit oft die schnellste Verbindung zwischen Ausgangspunkt und Ziel dar. Tempo ist jedoch nicht zu allen Zeiten, für alle Zwecke und für alle Personen der wichtigste Aspekt bei der Benutzung einer Straße. Gerade Straßen ermöglichen im Blick von oben, im Blick auf den Plan, ein besonders leichtes Verständnis der Organisation einer Stadt. Für Personen, die sich mit verschiedenen Verkehrsmitteln auf der Straße bewegen, bieten gerade Straßen nicht in jedem Fall das höchste Maß an Orientierung: Weder lässt sich immer die Ausdehnung und damit die Entfernung abschätzen noch bieten die Bebauung und Möblierung der geraden Straße immer Orientierungspunkte – es sei denn, die Planer und Bauherren sorgen für diese Bedürfnisse der Passanten.

Untrennbar verbinden sich ästhetische Aspekte mit Argumenten der Funktionalität: Was als »schön« angesehen werden soll, diskutieren die Schriften zur Architektur, sofern sie sich der Stadtbaukunst widmen, wiederholt und zunehmend intensiver seit der Mitte des 18. Jahrhunderts. Aufgrund der Dominanz des geraden Straßenverlaufs in den planerischen Überlegungen bedurften gerade Straßen keiner besonderen ästhetischen Begründung, jedenfalls sind spezifische Äußerungen selten. Charakteristisch ist jedoch eine Warnung vor Extremen, die sowohl die gewundenen Straßen der vorgefundenen alten Stadt als auch ein Übermaß des Schachbrettplans umfassen.[386] Dass die in sanften Bögen geführte Straße es möglich macht, die Fassaden der Häuser zu sehen, insbesondere dann, wenn die Straße eine hinreichende Breite aufweist, wird nach der vereinzelten Feststellung durch Leone Battista Alberti in der Diskussion über das »urban pittoresque« im englischen Städtebau intensiv debattiert.[387] Eine sanft gekrümmte Straßenführung wird schließlich gegen Ende des 19. Jahrhunderts in Opposition zu den Straßendurchbrüchen aus der Mitte des Jahrhunderts favorisiert.[388] Zu diesem Zeitpunkt hatte sich längst die Erkenntnis

386 Vgl. z. B. zu Marc-Antoine Laugier: Herrmann 1985, S. 134–139.

387 Germann 1976. Für die zweite Hälfte des 19. und die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts: vgl. Rodriguez-Lores 1983.

388 Hier nur am Beispiel Hamburgs Schubert 1995 und Schubert 1997.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

durchgesetzt, dass die Wahrnehmung der Straße mit Betrachterinnen und Betrachtern zu rechnen habe, die sich in Bewegung befinden.

Die politische Bedeutung eines Straßenverlaufs bemisst sich allerdings nicht in der somit flüchtigen Rezeption der in die Straßenfronten eingebundenen Bauten, sondern nach der Macht, Straßen zu errichten und Eigenschaften ihres Erscheinungsbildes zu bestimmen. Es wird daher zu untersuchen sein, welche Aussagen über die beteiligten Akteure die Anlage und die Pflege von Straßen erlauben. Dies gilt gleichermaßen den Fragen nach dem Plan und der Einbindung der jeweiligen Straße in das Netz, nach ihrem Verlauf und den Ausrichtungen auf somit ausgezeichnete Ziele und Objekte wie Bauten und Denkmäler. Gefragt wird auch nach der Instrumentierung der Straße mittels Regeln über das Verhältnis der Häuser zur Straße, über deren Dimension und über die Form der Fassaden.

Diese Fragen werden an ausgewählten Beispielen vor allem aus Paris und London erörtert, es treten einige Fallbeispiele aus anderen mittelgroßen europäischen Städten hinzu. Die Fallbeispiele wurden im Zeitraum vom letzten Drittel des 18. Jahrhunderts bis zum letzten Drittel des 19. Jahrhunderts geplant, errichtet, umgebaut oder abgebildet. Die Auswahl der Fälle ist pragmatisch. Sie richtet sich nach dem Grad der Überlieferung sowie dem Forschungsstand. Bei weitem nicht alle Straßen, die im untersuchten Zeitraum errichtet, umgebaut oder diskutiert wurden, sind mit ausreichendem Planmaterial, Baudaten und zeitgenössischen Bildern überliefert. Was unspektakulär war und den Normalfall darstellte, war nicht bildwürdig.

Pierre Patte war 1767 der erste, der eine Gesamtplanung für das Straßennetz von Paris vorlegte, von da an sollte immer wieder eine Gesamtsicht für die Straßenplanung gefordert werden.[389] Was bis dahin nur für Neugründungen oder für den Wiederaufbau der durch Brand oder Erdbeben zerstörten Städte versucht und manchmal realisiert wurde, sollte nun auf die rasch wachsenden großen Hauptstädte London und Paris angewandt werden. Aus Sicht der Zeitgenossen war es in London nach dem Großen Brand von 1666 versäumt worden, der Stadt ein Gesamtsystem aufzuerlegen. Dieser Verzicht stellte immer noch eine Eigenart der Londoner Baumaßnahmen im viktorianischen Zeitalter dar. Im Wettbewerb der beiden Städte und Reiche war das Urteil aus London über den Stadtumbau von Paris unter dem Präfekten Haussmann gespalten. So sehr man die Fähigkeit zum Durchgreifen und die Konzeption bewunderte, so sehr verabscheute man die damit verbundenen Zwänge, denen sich Bauherren und Stadt ausgesetzt sahen.

Das spannungsreiche Verhältnis der Urbanistik der beiden Städte zeigt paradigmatisch Alternativen auf, denen die Forschung häufig gefolgt ist: In vielen Fällen wurde die Makrogeschichte der Stadtentwicklung zum Thema gemacht. Damit wurde im Blick auf die Stadtpläne die Ansicht von oben gewählt, die zugleich den

389 Patte 1767, S. 212f.; vgl. Papayanis 2004, S. 23–26.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Blick der Planer und Herrscher repliziert.[390] Von daher konnten alle Straßen, die keiner solchen gesamthaften Planung folgten, entweder als Frühformen, die am Anfang einer Entwicklung standen, oder als defizitär beschrieben werden. Bemerkungen aus der hier untersuchten Epoche, die hauptsächlich aus Reiseberichten, Stadtbeschreibungen und von Architekturtheoretikern stammen, lassen erkennen, dass eine saubere Trennung zwischen Plan und Bebauung, zwischen der Sicht auf das Straßennetz und der Sicht auf die Fronten der Häuser sowie die Fernblicke aus einer Fußgängerperspektive kaum möglich ist. Daher wird hier die Analyse von einzelnen Quartieren oder Straßenzügen unternommen, um mikrohistorisch sowohl die Morphologie des geraden oder gekrümmten Straßenverlaufs als auch die Rolle der diversen Akteurinnen und Akteure bei der Entstehung und Nutzung einer solchen Straße zu untersuchen.[391] Aus pragmatischen Gründen wird im ersten Teil das Interesse verstärkt auf den Plan und die Begründung des geraden Straßenverlaufs, im zweiten Teil auf die Fassaden der Bebauung gerichtet. Ziel ist dabei, nicht eine Typologie der Straßen, sondern einen Katalog der Aspekte zu erstellen, die der Straßenverlauf aus Sicht der verschiedenen beteiligten Parteien zu Tage förderte.

4.1.1 Paris: Parzellierung und Bebauung in den Vorstädten und im Zentrum der Stadt 1780–1820

Die Pariser Verwendung von Straßen mit geradem Verlauf soll an zwei Neubaumaßnahmen der 1780er Jahre erörtert werden, ungefähr zeitgleich zu den Aktivitäten des Hochadels im Londoner Westend. Die Beispiele geben nicht nur einen Einblick in die Mechanismen der Immobilienspekulation, sondern in die je nach Lage, Bodenwert und Eigentümerinteressen differierenden urbanistischen und architektonischen Ergebnisse der Planung. Die Parzellierung von Teilflächen im dicht besiedelten Pariser Stadtgebiet, d. h. innerhalb der administrativen Stadtgrenze, die durch die außer Gebrauch geratene Befestigung und die Boulevards bestimmt war, erfolgte auf Grundstücken, die durch die Aufgabe von Adelssitzen, Konventen und Institutionen frei wurden. Umfangreicher fielen die Maßnahmen aus, die vor allem im Norden der Stadt, außerhalb der Stadtgrenze, erfolgten. Sie wurden erleichtert, als 1765 das alte Verbot, in den Faubourgs zu bauen, aufgehoben wurde. Von da an war nur die Genehmigung des Königs für die Anlage neuer Straßen erforderlich. Beteiligt waren in unterschiedlicher Konfiguration die Eigentümer, die bereit oder aus finanziellen Gründen gezwungen waren, zu verkaufen bzw. langfristig, auf 99

390 De Certeau 1988, S. 179–197 (Kap. VII). Für eine ausführlichere Auseinandersetzung mit de Certeau und der von ihm ausgelösten Forschungsdiskussion vgl. hier Kap. 2.2.

391 Als Einführung in die Thematik und mit Anwendungsfällen vgl.: Clemente u. a. 2021, darin besonders der Beitrag von Loir/Schlesser.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Jahre zu verpachten; Personen oder Gesellschaften, die die Mittel aufbrachten, das Gelände parzellierten, die Zustimmung des Königs einholten und verkauften; die Käufer und Wiederverkäufer, darunter nicht selten Architekten und Bauunternehmer, sowie die Bauherren und Bauherrinnen mit ihren planenden und ausführenden Architekten, Handwerkern und Künstlern. In der Stadt ergaben sich Begrenzung und Anschluss an die vorhandenen Straßen zwangsläufig aus der Lage des Areals, die Binnenerschließung musste den Zugang zu den Häusern sichern. Außerhalb der Stadt bestanden diese Zwänge ebenfalls, aber es gab mehr Freiheiten, da hier auf eine vorhandene Bebauung weniger Rücksicht zu nehmen war. Die historischen Straßen, die als Ausfallstraßen aus Paris entstanden waren und jeweils die zentrale Achse der Faubourgs bildeten, hatten sich fächerförmig um die Stadt entwickelt. Sie reagierten auf die Topografie, vielleicht auch auf Besitzverhältnisse, und besaßen oft keinen schnurgeraden Verlauf. Je dichter an der Stadt gelegen, desto ähnlicher waren Bebauung und Nutzung: Die Parzellen waren schmal, die Häuser mehrgeschossig und traufständig, und im Erdgeschoss befanden sich Geschäfte und Werkstätten. Das Verbot, das noch 1724 an den Straßen der Faubourgs nur ein einziges Geschoss über den Häusern erlaubte und das eine »grande maison« und die Vermehrung von Bauten mit Wagendurchfahrt untersagte, bestand nicht mehr.

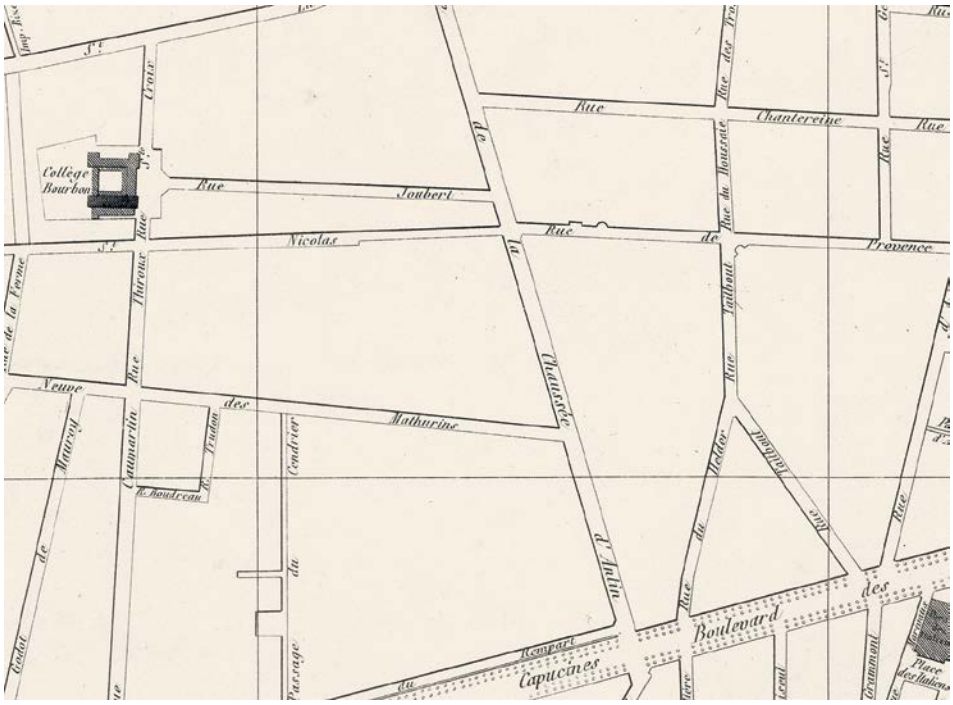
Zwischen diesen Straßen entwickelte sich seit dem letzten Drittel Zug um Zug in Folge der Vermarktung von zusammenhängenden Flächen ein unregelmäßiges Netz aus gerade verlaufenden Straßen, die allerdings häufig abknickten oder versetzt zueinander in die Hauptstraßen mündeten. Vor allem mittels der Auflagen, die mit der Genehmigung der Planung von Straßen verbunden waren, entstand ein Gesamtsystem, das allerdings den Idealzustand einer Planstadt des Absolutismus nicht erreichte. Denn Straßen waren als öffentlicher Bereich eine finanzielle Last für die Eigentümer eines Areals: Die Fläche brachte nichts ein und verminderte die Attraktivität für Anlieger und Interessenten, da diese im Regelfall für die Herstellung des Pflasters aufkommen mussten.

Zu beiden Seiten der Rue de la Chaussée-d'Antin, die seit 1720 zu einer Breite von acht *toises* aufgewertet wurde und vom Boulevard geradeaus nach Norden führte, entwickelten die Unternehmer Bouret de Vézelay und Sainte-Croix seit Mitte der 1770er Jahre etwa gleichzeitig ihr jeweiliges Terrain, indem sie sich an eine finanziell gehobene Kundschaft wandten (Abb. 79).[392]

Bouret de Vézelay, der im Westen der Chaussée-d'Antin aktiv wurde, hatte dabei durchaus Rücksicht zu nehmen, denn seine Maßnahme enthielt die Erschließung vom Boulevard des Italiens aus. Dies führte allerdings dazu, dass sein erster Vor-

392 Alle Daten nach der gründlichen Untersuchung durch Pinon 1986/1987. Vgl. auch Mosser/Rochebouët 1986, bes. S. 29–31 (Pierre Pinon) und S. 97–111 (Michel Goutal).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



79 A. Mangot/Théodore Jacoubet (Zeichner): Plan général de la ville et des faubourgs de Paris, 1825, Ausschnitt, Paris, Bibliothèque nationale de France.

schlag 1775 von den *Trésoriers de France* mit auffallend deutlichen Formulierungen zurückgewiesen wurde. Unter Berufung auf die bestehenden Vorschriften zur »voirie« beschieden sie den Unternehmer:

> On ne doit donc pas tolérer les plis et les coudes lorsqu'il est question de tracer une nouvelle rue sur des terrains ouverts qui ne sont point encore bâtis, appartenant à des particuliers riches qui n'ont d'autre objet en perçant leur terrain, que d'en augmenter la valeur sans s'embarasser de la décoration de Paris. [...] La rue projetée rendrait cette partie de Paris très difforme en partant très obliquement du Rempart près de la rue d'Artois, tous les emplacements des bâtiments seraient irréguliers, toutes les maisons seraient terminées par des angles aigüs et obtus dont l'effet est très désagréable.[393]

Eigennutz, nämlich das meiste aus dem Gelände an verwertbarer Fläche herauszuschlagen, negative Folgen aus den schiefwinkligen Parzellen für die Grundrisse der

393 Zitiert nach Pinon 1986/1987, S. 246. Vgl. zur Entwicklung des Viertels auch Étienne 1986; Rostaing 1997.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Häuser und Mangel an Rücksicht auf die ästhetischen Qualitäten der Stadt Paris führten zur Ablehnung. Im Ergebnis aber mussten 1777 die Krümmung der Rue du Helder und der Knick der Rue Taitbout, die von der Maßnahmen betroffen waren, hingenommen werden.

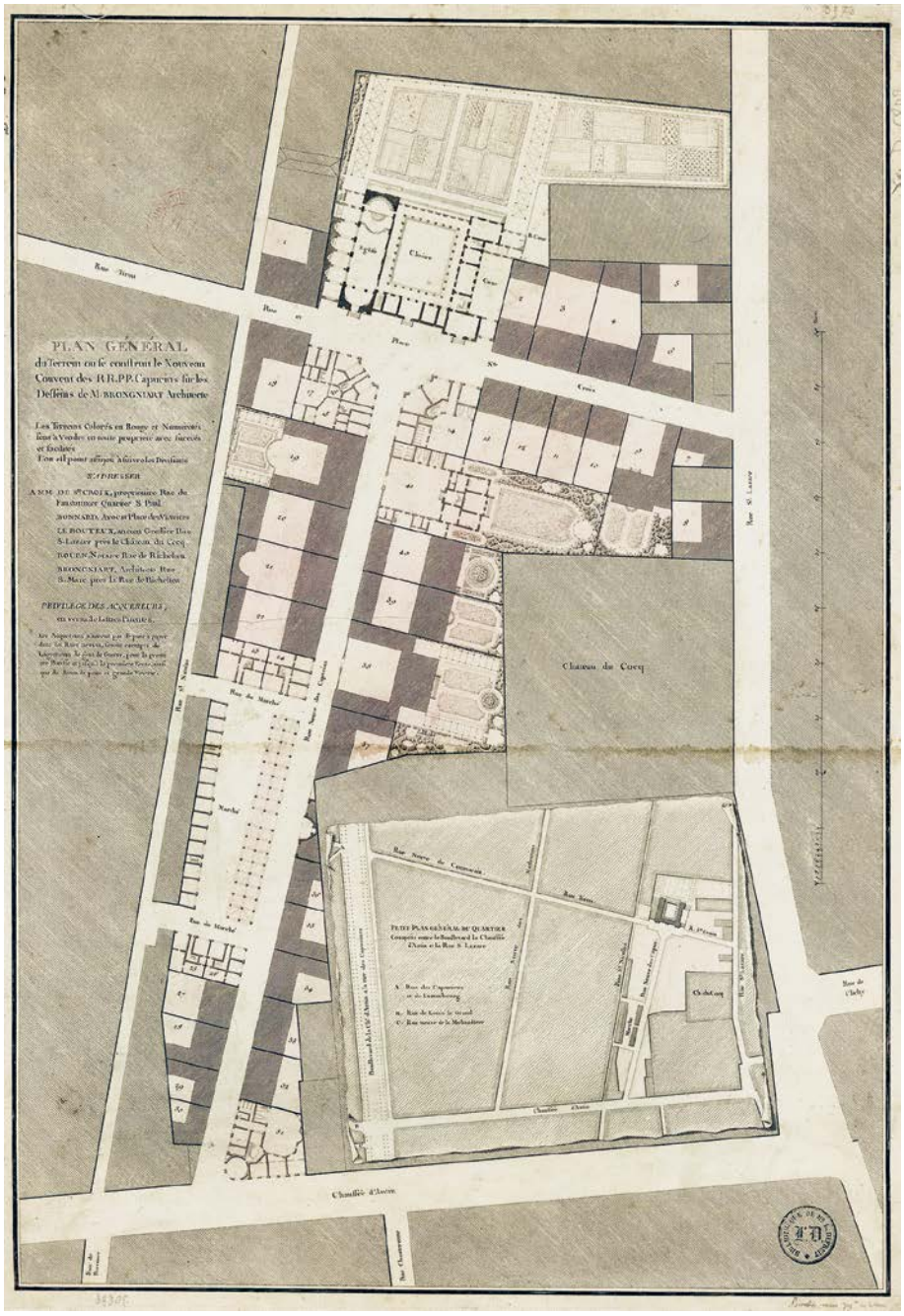
Sainte-Croix, der weiter im Osten plante, konnte seine Interessen mit denen des Hofs vereinen. Denn was auch immer den Ausschlag gab: Die Sorge um die religiöse Versorgung der wachsenden Bevölkerung, die außerhalb der Stadt wohnenden, aber in die Stadt eingepfarrten Menschen, oder die Chance, kostengünstig zum Bau einer Pfarrei und Kirche zu kommen. Die Kapuziner aus der Rue Saint-Honoré wurden bedrängt, ihren Konvent in das neue Viertel zu verlagern, und Sainte-Croix sowie sein Planer Alexandre-Théodore Brongniart wurden motiviert, mit ihrer Erschließung an die schon vorhandene Rue Caumartin anzubinden und die Hauptstraße ihrer Parzellierung auf das neue, mit Pfarrrechten versehene Kloster der Kapuziner auszurichten. Die Breite der Straßen wurde auf fünf *toises* festgesetzt.[394] Ob die Rechnung für den Hof aufging, ist nicht bekannt, denn die Kapuziner verhandelten erfolgreich und gaben nicht den Sitz in der Rue Saint-Honoré, sondern den sicher weniger wertvollen in der Rue Saint-Jacques auf, so dass dessen Verkaufserlös für den Neubau vielleicht nicht ausreichte.

Die Vermarktung des Areals wurde über einen Plan beworben, wie es seit einigen Jahrzehnten üblich geworden war (Abb. 80).[395] Das Blatt zeigt zusätzlich zum Terrain selbst auch dessen Lage nur zwei Blocks nördlich des Boulevards de la Chaussée-d'Antin an. Die Anzeige lockt mit einigen Vorzügen: So stellen die rot markierten, zum Verkauf stehenden Flächen Vorschläge für den Zuschnitt der Parzellen dar. Die Käufer sind von Einquartierungen befreit und sie müssen im Unterschied zu anderen Standorten die Herstellung der Straße nicht bezahlen und keine Abgaben für den Unterhalt leisten – dies übernimmt hier die Krone. Trotz der Bemühungen um interessante Grundrisse und Bauvorschläge, vermutlich von Alexandre-Théodore Brongniart, zeigt der Plan überdeutlich an, dass es sich um Restflächen handelt: Dem Konvent gegenüber wird zwar ein kleiner Platz ausgebildet, der die Einfahrt in die neue Straße erleichtert, und der Blick mag hier wie auch am Eckhaus zur Chaussée d'Antin attraktiv werden. Die gesamte Südseite der auf den Konvent zuführenden Rue Neuve des Capucins (Rue Joubert) aber kann nur Parzellen geringer Tiefe bieten, da hier die parallele Rue Saint-Nicolas verläuft, die den großen Abwasserkanal der Stadt überdeckt. Noch schwieriger verspricht die Bebauung einiger Parzellen auf der Nordseite der Straße zu werden, denn hier stoßen die sehr tiefen und für die

394 Lazare/Lazare 1844–1849, S. 351f. Abdruck der Lettres patentes vom 09.06.1780. Die Straße wurde nach dem mit seiner Familie dort wohnenden General Joubert, der in der Schlacht von Novi im August 1799 zu Tode kam, umbenannt (26 brumaire an VIII).

395 Der Plan ist von [Pierre-André] Barabé ancien Ingr de la Marine signiert.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



80 Plan général du terrain où se construit le nouveau couvent des RR. PP. Capucins, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



81 Jean-Baptiste Maréchal: Rue Joubert mit dem Haus des Architekten Bélanger, Zeichnung, Paris, Musée Carnavalet.

Anlage von Gärten attraktiven Grundstücke der Chaussée-d'Antin sowie das Château du Coq dicht an die neue Straße heran. Erst 1793 waren alle Parzellen verkauft. Immerhin wurde deren Verlauf gerade geplant, ohne Vor- und Rücksprünge, wie es die Behörden wünschten.

So sah die Straße aber nicht aus, als sie Jean-Baptiste Maréchal 1789 zeichnete (Abb. 81). Maréchal lässt uns von Osten her auf eine Reihe von Gebäuden blicken, die sich vor einem offenen, ungeordneten Terrain, auf dem Baumaterial herumliegt, erstrecken. Eine Baugrube ist mit einer hölzernen Schranke gegenüber der Straße begrenzt. In einiger Entfernung kann man die Fassade des Kapuzinerkonvents erkennen. Die Zeichnung ist flüchtig mit der Feder auf das Papier geworfen und mit Sepia laviert. Am deutlichsten ausgearbeitet ist die Maison Bélanger, ein Gebäude, das sich anders als die übrigen giebelständig der Straße zuwendet. Auch die unmittelbar anschließenden Häuser, die gegenüber ihren Nachbarn etwas zurücktreten, sind gut zu erkennen. Vor- und Rücksprünge, also gerade nicht die einheitliche Baulinie, die Vordächer über Eingängen, möglicherweise der Läden, sowie unterschiedliche Bauhöhen ergeben ein abwechslungsreiches Straßenbild. Die Maison Bélanger erhebt sich über einem Sockelgeschoss mit Bänderrustika, in dem unter einem Rundbogen die Zufahrt liegt. Darüber ist im schwach hervortretenden Mittelrisalit eine Loggia eingerichtet, die von Säulen und Rundbögen gegenüber der Straße abgeschieden wird. Ein mächtiges Kranzgesims trägt den Giebel, der das Gebäude in seiner gesamten Breite überfängt; im Tympanon ist ein rundbogiges Fenster zu erkennen. Es handelt sich um das Wohnhaus des Architekten François-Joseph Bélanger, der das Grundstück 1785

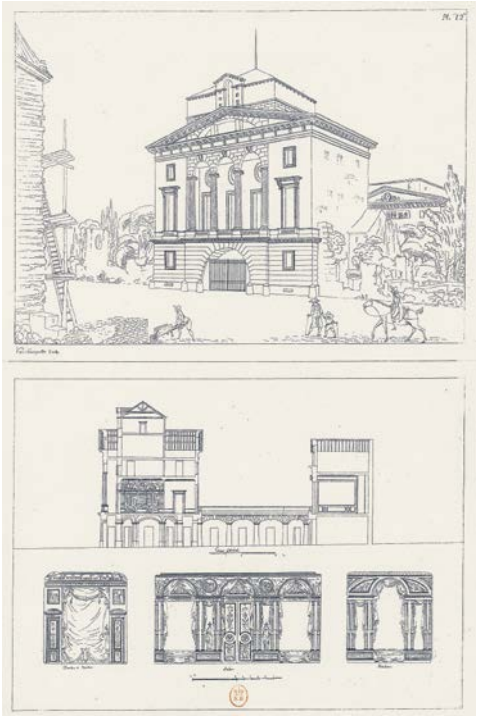
Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

erworben, allerdings die weiter links gelegene Hälfte sogleich weiterverkauft hatte.[396]

Das Idealbild einer Straße in dieser Zone der Stadt unmittelbar außerhalb der Boulevards lässt sich an den Darstellungen der Maison Bélanger gut nachzeichnen: Eine Radierung nach Amant [!] Parfait Prieur lässt anders als Maréchals Zeichnung die geringe Breite der Straße erkennen, indem sie als Repoussoirmotiv an der linken Seite des Bildes die Kante eines Gebäudes mit Gerüststellung zeigt (Abb. 82).

Im Übrigen suggeriert sie für das völlig freigestellte Gebäude eine ländliche Umgebung mit üppiger Vegetation hinter der verfallenen Gartenmauer.[397] Eine weitere Radierung treibt die Suggestion des Ländlichen noch weiter (Abb. 83).

Sie zeigt frontal die Fassaden der Maison Bélanger und nun auch des westlich angrenzenden Nachbargebäudes aus einem verfallenen Bauernhof von der gegenüberliegenden Straßenseite heraus. Frauen und ein Kind am Brunnen, ein Esel und malerisch drapiertes Gerümpel lassen nicht erahnen, dass wir uns mitten in einer von Immobilienentwicklern betriebenen Erschließung des Geländes unweit der Stadtgrenze befinden.[398]



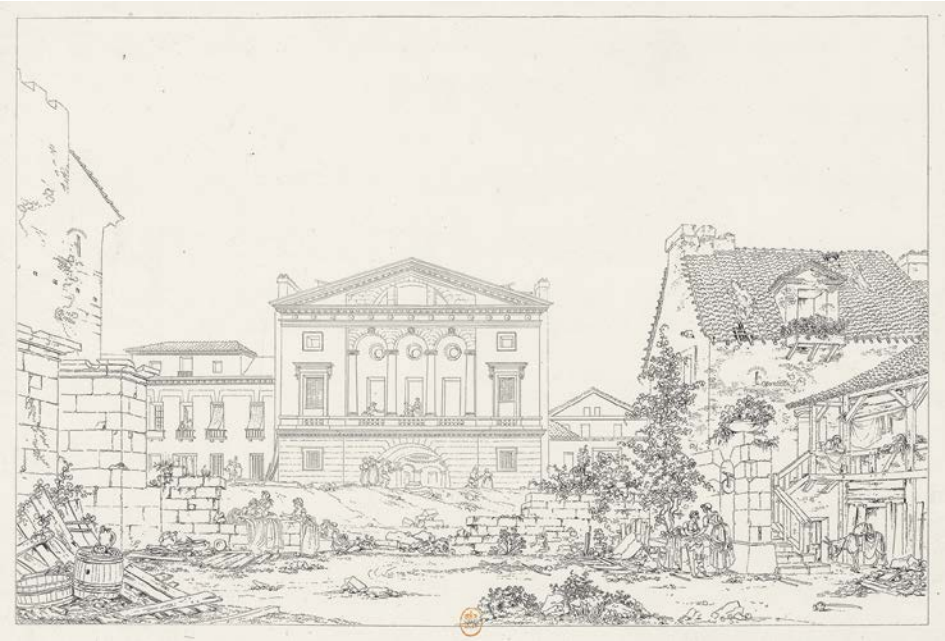
82 Pierre Louis Van Cléemputte (Stecher): Vüe perspective d'une maison batie rue neuve des Capucins par Mr Bélanger, Radierung, Ausschnitt, Paris, Bibliothèque nationale de France.

396 Für den Erwerb des Grundstücks durch Bélanger vgl. Pinon 1986/1987, S. 290. Die Baudaten sind unbekannt, das Gebäude wurde später erheblich überformt und vom Durchbruch der Rue de la Victoire tangiert. Dennoch vermittelt es insbesondere im Vestibül und im Hof noch einen Eindruck von den Dimensionen und der Formensprache des Architekten. Vgl. Duvette 2021a, S. 108f.

397 Prieur, Amant Parfait (Zeichner), Van Cléemputte, Pierre Louis (Stecher), Joubert, François Étienne (Drucker), in: Recueil des prix proposés et couronnés par l'Académie d'architecture, enrichi des plans, coupes et vues des plus jolies maisons de Paris, um 1787–1791, (Paris, Bibliothèque de l'Institut national d'histoire de l'art, NUM FOL EST 441), https://bibliotheque-numerique.inha.fr/viewer/30722/?offset=#page=142&viewer=picture&o=bookmark&n=0&q= [07.06.2023]; ein koloriertes Exemplar gibt es auch in Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. G.18045.

398 François-Joseph Bélanger: Vue d'hôtel particulier rue Neuve-des-Capucins, Radierung (Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, FOL-HA-58). Ein Plan der beiden Gebäude ist publiziert von Ollagnier 2021, Abb. 83, S. 98. Einen Blick in den Innenhof zeigt Maréchal in einer lavierten Federzeichnung, signiert und auf 1786 datiert (Jean-Baptiste Ma-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



83 Vue d'hôtel particulier rue Neuve-des-Capucins, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Der Straßenraum selbst, als ein von beiden Seiten her durch Architekturen definierter Raum, wird nicht zum Thema gemacht. Aber gegenüber den Architekturbildern früherer Epochen wird eine enorme Veränderung sichtbar. Zwar ist weiterhin ein Gebäude, das Werk eines prominenten Architekten oder das Eigentum eines prominenten Hausherrn oder einer Hausherrin, Anlass für das Bild. Zudem soll das Gebäude, wie es die Konventionen der Darstellung verlangen, möglichst frontal präsentiert werden – was in den schmalen Straßen nicht der Sichtweise der Passanten entspricht. Aber jetzt wird die unmittelbare Umgebung mit abgebildet, denn sie liefert zu dem Bau zusätzliche Auskünfte: Wichtig werden nun die Lage in oder zur Stadt sowie die Straße, besser noch das Stadtviertel.

Dies sei an einem weiteren Beispiel demonstriert. Zu den weniger berühmt gewordenen Bauten des Claude-Nicolas Ledoux gehört das Haus, das er 1780/81 errichtete und 1784 verkaufte, eine nicht unübliche Form, in der Architekten an der Immobilienspekulation mitwirkten (Abb. 84).

---

réchal: Maison Rue du faubourg Poissonnière et des petites Ecuries, par Le Doux, 1786, Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, RESERVE FOL-VE-53 (F)). Das Blatt gehört in eine Gruppe von Zeichnungen ähnlicher Machart und identischen Formats, möglicherweise war eine Ausgabe in Radierungen geplant.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



84 Jean-Baptiste Maréchal: Maison Rue du faubourg Poissonnière et des petites Ecuries, par Le Doux, Paris, Bibliothèque nationale de France.

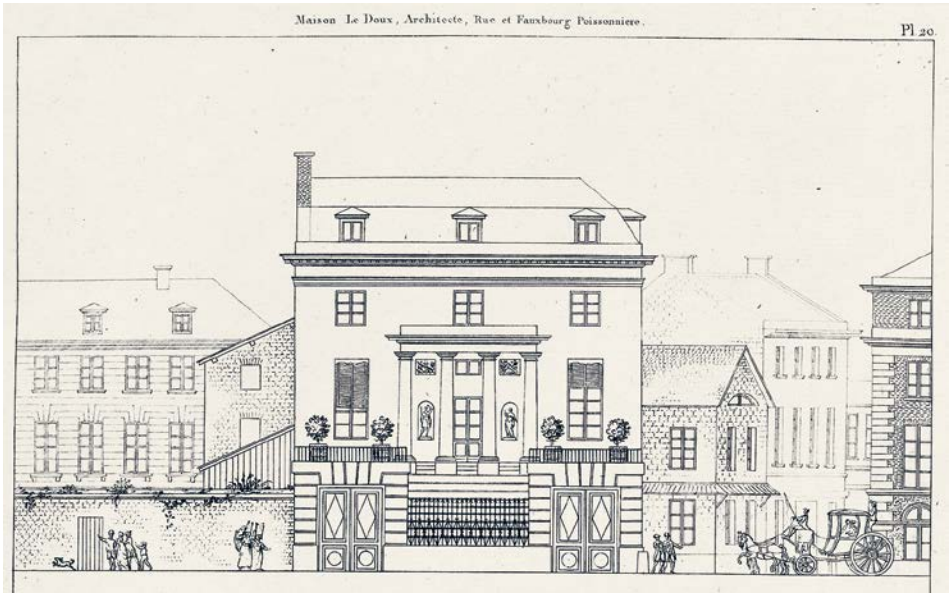
Das Hôtel d'Attilly wurde als Eckhaus an der Rue du Faubourg Poissonnière (Nr. 44), einer der alten, immer wieder abknickenden Einfallstraßen nach Paris, errichtet.[399] Jean-Baptiste Maréchal benutzt hier denselben Trick wie der unbekannte Zeichner der Maison Bélanger, um Abstand zur Fassade in der ca. zehn Meter breiten Straße zu gewinnen. Er zeichnet 1786 aus dem gegenüberliegenden Hof, in dem sich ein Schuppen befindet, über die niedrige Mauer auf die Fassade, deren halbrund vorspringender Salon so in seiner Dreidimensionalität inszeniert werden kann. Jean-Charles Krafft und Nicolas Ransonette thematisieren 1801 in ihrem Linienstich die architektonischen Eigenheiten aller Etagen (Abb. 85). Auch sie zeigen den Bau zwar als Hauptmotiv, bieten aber eine Art Abrollung der östlichen Seite der Straße, auf der Fußgänger und eine Kutsche unterwegs sind. Die Nachbargebäude sind zu sehen, ebenso der Abzweig der Rue des Petites-Écuries nach Osten.[400] Lässt sich auf diesen Darstellungen erahnen, dass wir in einem unfertigen Quartier unterwegs sind, wird dies in einer weiteren Skizze eines unbekannten Zeichners eindrücklich thematisiert (Abb. 86).[401]

399 Gallet 1980, S. 203 mit Abb. 360, Étienne 1986, S. 198; Lazare/Lazare 1844–1849, S. 551–552. Die Breite der Straße wurde von Chabrol auf mindestens elf Meter festgelegt. Etliche bestehende Gebäude waren hiervon ausgenommen.

400 Krafft/Ransonnette 1801–1812, Taf. 20.

401 Paris, Musée Carnavalet, Gallet 1980, Abb. 360.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



85 Maison Ledoux, Architecte, Rue et Faubourg Poissonière, Ausschnitt, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Denn hier blicken wir aus der Rue Richer über einen Haufen Erde auf die Fassade, es wird nur hier wirklich sichtbar, dass es sich um ein Eckhaus handelt. Zudem setzt sich die Rue Richer mit der nächsten Straße über die Kreuzung hinweg fort, die Bebauung ist vielfältig in der Höhe, in der Breite der Parzellen und im Anspruch.

Einerseits entsprach dieser Zustand der neuen Straßen nördlich der Boulevards sicher der Realität. In den 1780er Jahren war die neue Bebauung bei weitem nicht abgeschlossen. Andererseits hatte sich der Bereich zu attraktiven Vierteln entwickelt, in denen sich Persönlichkeiten mit Renommée aus Finanz, Theater und Künsten extravagante Bauten – sogenannte *Folies* – errichten ließen. Die vergleichsweise moderaten Preise für die Grundstücke erlaubten die Anlage von teils großen Gärten, so dass der Charakter eines »habitat paysager«, gerade in der Mischung von pavillonartiger Bebauung und niedrigen Mauern, die die Vegetation aus den Gärten in die Straße hinein sehen ließen, erwünscht schien.[402] Dieser Straßenraum, zu dem sich die neuartigen Fassaden direkt oder – wie am Hôtel de Thelusson – durch auffällige Tore präsentierten und in dem sie sich von der älteren geringwertigen Architektur der Faubourgs als Solitäre abhoben, unterschied sich markant von den Straßen in der Innenstadt. Dennoch sollten sich auch diese Straßen noch vor der Revolution zu einer geschlossenen Front entwickeln, die einer durchgehenden Baulinie folgte.

402 Begriff bei Rabreau 2000, S. 190.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

86 Maison Ledoux, Rue et Faubourg Poissonnière, Zeichnung, Paris, Musée Carnavalet.

Gegenüber der Maison Bélanger wurde auf einem annähernd doppelt so breiten Grundstück ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet, dessen Fassade sich bis heute erhalten hat (Nr. 33).[403] Im Erdgeschoss sieht das Gebäude unter fünf rundbogigen Blendarkaden Läden und einen Entresol vor, in den beiden erhaltenen Etagen darüber vergrößert sich die Zahl der Achsen auf neun, über dem Kranzgesims könnten schon im ursprünglichen Zustand weitere Geschosse bestanden haben. Auf derselben Straßenseite ist ein schmaleres ähnliches Geschäftshaus (Nr. 17) erhalten.[404] So vornehm, mit Stadthäusern im Typus des Hôtel entre Cour et Jardin, wie es die Vermarktung im Prospekt vorsah, wurde die Rue Neuve-des-Capucins nicht durchgehend angelegt; vor allem an der Südseite wurden »gewöhnliche« Geschäftshäuser errichtet.[405] Und auch an der Rue du Faubourg Poissonnière, die teilweise seit dem

403 Monument historique seit 1977, Base Merimée, Notice Nr. PA00088959.

404 Monument historique seit 1973, Base Merimée, Notice Nr. PA 00088957. Es handelt sich um das Eckhaus zur Rue Mogador, das um die Mitte des 19. Jahrhunderts in Nord-Süd-Richtung durchgebrochen wurde. Eine Begehung der Rue Joubert lässt keine weiteren Fassaden aus dem 18. Jahrhundert erkennen.

405 Zu den Käufern von Grundstücken gehörte auch Claude Baudard de Saint-James, der bereits als Auftraggeber Bélangers hervorgetreten war. Er erwarb das bereits im Bau befindliche Eckhaus zur Rue de la Chaussée-d'Antin und das angrenzende trapezförmige Grundstück. Das Projekt Bélan-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

17. Jahrhundert mit der für die Vorstädte typischen lockeren und gemischten Bebauung bestückt war, blieb die soziale Diversität der Bewohner erhalten. Vor allem in der parallel verlaufenden Rue de la Chaussée-d'Antin, die ebenfalls eine viel befahrene Ausfallstraße aus Paris darstellte, kam es zu der Lösung, die Marc-Antoine Laugier bereits 1755 für Straßen empfahl. Maximaler Nutzen sollte aus der Mischung von Handel und Gewerbe sowie attraktiven Wohnsitzen für eine reiche Klientel gezogen werden:

> [...] il seroit à désirer que dans l'intérieur d'une Ville comme Paris, le devant des maisons sur la rue servît de logement aux Bourgeois & aux gens moins riches, & que l'espace contenu entre ces maisons pût être divisé, de manière qu'on y construisit des maisons isolées par des cours et de petits jardins pour ceux qui veulent être logés plus au large & à l'abri du bruit. Chacune de ces maisons isolées pourroit avoir sa porte cochère sur la rue.[406]

Eine noch größere Herausforderung als in den Vorstädten stellte die Anlage neuer, möglichst mit einem geraden Streckenverlauf versehener Straßen innerhalb der Stadtgrenzen von Paris dar. In der überwiegenden Zahl von Fällen waren die Umwandlung eines bestehenden Areals in der Stadt und die Einteilung neuer Parzellen und Erschließungsstraßen mit dem Bau eines öffentlichen Gebäudes verbunden. Einen neuen Standort fanden auf diese Weise u. a. die Theatergebäude für die Comédie-Française auf dem Gelände des Hôtel de Condé, für das Théâtre des Italiens 1781–1783 auf dem Gelände des Hôtel de Choiseul sowie nach Beginn der Revolution das Théâtre de Monsieur (bekannter als Feydeau) auf dem Gelände des Hôtel Briçonnet mit der Rue des Colonnes 1790–1791 und die Halle au Blé auf dem Gelände des ehemaligen Hôtel de Soissons.[407] Gemeinsam war diesen Baumaßnahmen, dass das Netz zumeist kurzer gerader Straßen auf das neue Gebäude, gerade auch als ein »Point-de-Vue« ausgerichtet wurde, der Erschließung diente und dass eine »utilité publique« geltend gemacht werden konnte.

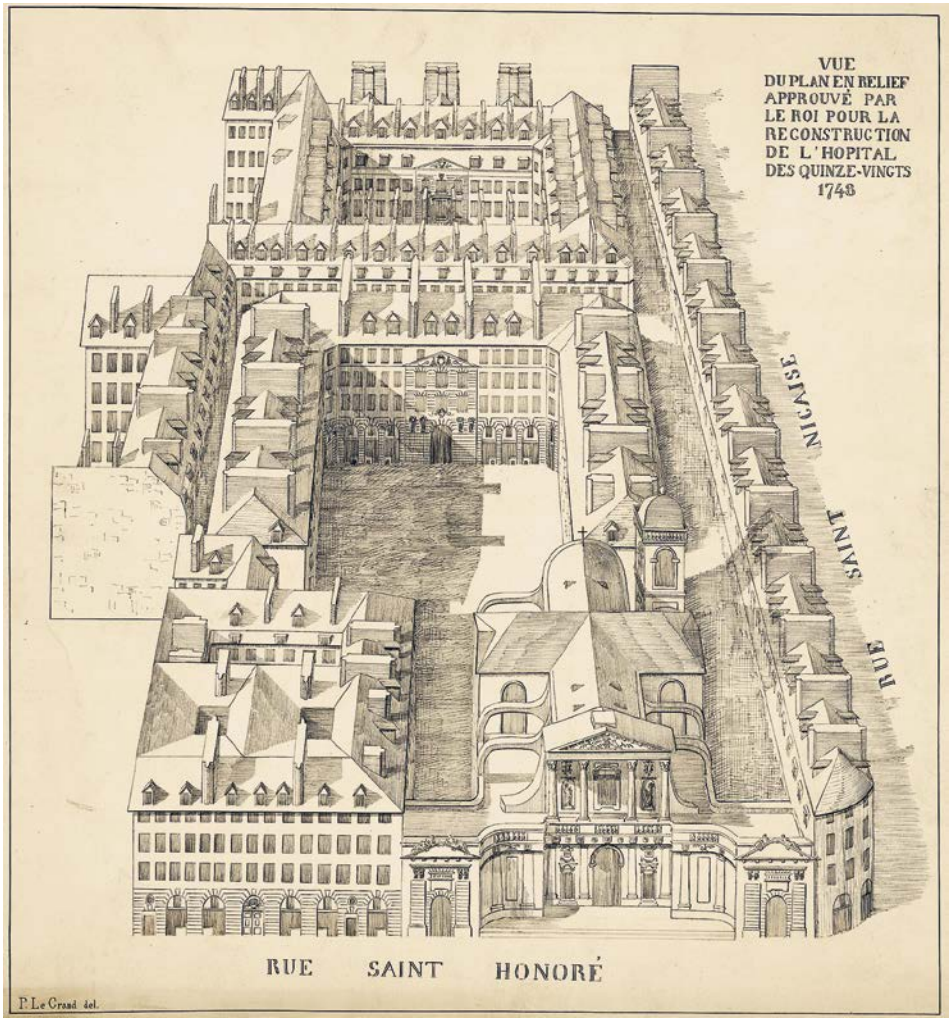
---

gers für Tochter und Schwiegersohn Baudards (Marquis de Puységur) wurde nicht ausgeführt (Pinon 1986/1987, S. 290f.; Ollagnier 2021, S. 98f., mit Abb. 84).

406 Laugier 1765, S. 175. Für die Beispiele, die dort seit den 1760er Jahren errichtet wurden, vgl. Pinon 1986/1987, S. 296 sowie Szambien 1992, S. 52–67. Beispiele für das Werben um Käufer der Parzellen: Plan des terrains à vendre au fief d'Artois dit l'ancienne Pépinière, 1750 (Chalgrin); Terreins et emplacemens à vendre tant en toute propriété que par bail Emphitéotique, dont la jouissance ne fait que commencer [sis Nouvelle Rue de Caumartin], 1780 (Brongniart?, Pinon 1989, Abb. 95), Terreins à vendre... [Entre les rues Chantereine aujourd'hui rue de la Victoire, de Provence, Chauchat et Saint-Georges.] (Ledoux); Terrein de l'ancien Hôtel de Condé (Taraval, Pinon 1989, Abb. 94).

407 Einen guten Überblick über die Geschichte der Theaterbauten gibt Frantz/Sajous d'Oria 1999. Zur Halle de Blé vgl. Porrino 2021; Boudon 1973.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



87 P. Le Grand (Zeichner): Abbildung des Modells zum Neubau der Quinze-Vingts, 1746, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Der öffentliche Nutzen war bei einer weiteren Maßnahme beschränkt und wurde entsprechend bestritten. Es handelt sich um die Erschließung des Terrains, auf dem seit ihrer Gründung im 13. Jahrhundert bis dahin das Hôpital des Quinze-Vingts angesiedelt war, eine stiftungsartig verfasste Einrichtung für die Blinden, an der Rue Saint-Honoré, unweit des Palais-Royal, zwischen Louvre und Tuilerien.[408] Im Unterschied zu vielen innenstädtischen Erschließungen unterblieb hier die Einbindung

408 Alle Angaben nach Le Grand 1887.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

eines bedeutenden Gebäudes und damit auch die entsprechende funktionale und städtebauliche Fokussierung. Das Gelände reichte an der Rue Saint-Honoré, einer der Hauptgeschäftstraßen, bis fast an den Platz vor dem Palais-Royal und erstreckte sich entlang der Rue Saint-Nicaise im Westen, die die Hauptzufahrt zur Place du Carrousel darstellte. Nach Osten wurde es von den 1773 errichteten Stallungen des Duc de Chartres, die eine Dependance des Palais-Royal bildeten,[409] und dem Hôtel de Longueville begrenzt (Abb. 59–64). Die Quinze-Vingts hatten 1747 die Genehmigung des Königs zur nahezu vollständigen baulichen Erneuerung ihrer Einrichtung erhalten. Sie finanzierten sich im Wesentlichen aus der Vermietung von Häusern innerhalb des Hospitals, Zustiftungen und in bescheidenem Umfang von Almosen, die auf den Straßen gesammelt wurden. Das Modell, das die Planungen darstellt, weist an der Rue Saint-Nicaise eine geschlossene Zeile von Häusern auf, die über einer Blendarkade für Laden und Entresol zwei weitere Vollgeschosse besitzen, und mit Satteldächern versehen sind (Abb. 87).[410] Die Häuserzeile wird über eine in der Stiftung liegende Gasse rückwärtig erschlossen, die den Neubau der Kirche und die Gebäude der Stiftung umgibt. Auch innerhalb des Bezirks sollen weitere Mietshäuser für Ladenbesitzer errichtet werden.

Mit Ausnahme der Kirche, an der die Arbeiten erst begonnen waren, war der Neubau weitgehend abgeschlossen, als 1779 in der Entourage des *Grand Aumônier de France* und Erzbischofs von Paris, dem die Aufsicht über das Hospital oblag, die Idee entwickelt wurde, die Quinze-Vingts umzusiedeln und das wertvolle Terrain zu vermarkten. Die Umstände dieser Parzellierung werden hier referiert, weil sie unsere Kenntnis über die spezifischen Interessen von Akteuren erweitern. Es sind die Mitglieder des Hospitals, dessen Administratoren und Bewohnerinnen und Bewohner, die vom königlichem Wohlwollen abhängig sind; der König, der sich als Erbe des Gründers Saint-Louis versteht, und seine Räte, die einen finanziellen Vorteil für die Staatsfinanzen erwarten; Louis-René-Édouard, Cardinal de Rohan, der *Grand Aumônier*, mit seinen Beratern; Louis-Philippe-Joseph, Duc de Chartres, der hinter den Aktivitäten seines *Trésorier* Hector-Hyacinthe Seguin vermutet werden kann. Seguin organisierte die Gesellschaft, die sich zum Erwerb der Liegenschaft zusammenfand und zu der auch der Planer des Areals, Samson Nicolas Lenoir le Romain, gehörte.[411] Das Interesse der Krone bestand vor allem darin, durch den Transfer der Einrichtung in die leerstehende Kaserne der *Mousquetaires Noirs* eine Verwendung für diese Liegenschaft zu gewinnen. Zudem ver-

409 Errichtet nach Plänen von Bernard Poyet (vgl. Gallet 1995, S. 416–419, hier S. 417).

410 Das von Jean-François Labbé ausgeführte Modell hat sich im Centre national ophtalmologique des Quinze-Vingts erhalten, es misst 34 x 113 x 161 cm (Base Merimée, https://www.pop.culture.gouv.fr/notice/palissy/PM75003997 [09.07.2025]; in der Datenbank auch die einzigen mir bekannten Fotos. Patte 1765, S. 213, kritisiert den Neubau des Hospitals als eine verpasste Chance, die Durchfahrt vom Palais-Royal zur Seine zu ermöglichen.

411 Gallet 1995, S. 331–336; Delagneau 2016.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sprach die neue Straßenführung, die Zufahrt zum Hof der Tuilerien zu verbessern und die Verstopfung aus der Rue de Richelieu, der einzigen passablen Verkehrsanbindung des Areals zwischen Louvre und Tuilerien von Norden her, zu lindern.[412] Sie förderte die Maßnahme durch den Erlass der Gebühren für die »voirie«, das Pflaster musste allerdings auf Kosten der Bauherren ausgeführt werden.[413] Ob der Cardinal de Rohan einen persönlichen Vorteil hatte, lässt sich trotz umfangreicher Erörterungen vor dem *Parlement* und der *Assemblée nationale* nicht mehr klären.[414] Der Duc de Chartres, der mit der Etablierung der Galerien um den Garten des Palais-Royal eine der größten Entwicklungsmaßnahmen in Paris durchführte, befreite die unmittelbare Umgebung seines Wohnsitzes von einer sozialen Einrichtung und setzte damit zu einer sozialen Segregation an. Zwar war das Almosensammeln seit 1780 untersagt,[415] es blieb aber eine Beschäftigung der Blinden. Zudem konnte der Duc darauf hoffen, dass sich mit den neuen Straßenzügen auch Gewerbe ansiedelten, die den Mietern in seinen Galerien weitere Kundschaft zuführten. Die Gesellschaft Seguin und Compagnie versprach sich durch den Weiterverkauf einen Gewinn oder aber durch das Halten der Gebäude profitable Mieteinnahmen. Und die Quinze-Vingts? Ihnen wurde versprochen, dass sie gegenüber dem aktuellen Stand keine finanziellen Nachteile haben würden, indem ihnen aus der Anlage ihres Anteils an der Transaktion in Höhe von fünf Mio. *livres* pauschal eine Rente von 250.000 *livres* jährlich vertraglich zugesichert wurde. Für den Ankauf der Kaserne aus dem Besitz der Krone und deren Herrichtung wurde eine Million *livres* veranschlagt. Die Gesellschaft Seguin und Compagnie lieh sich den Gesamtbetrag bei einem Genfer Bankhaus, konnte den Kredit nicht zurückzahlen, ging in Konkurs, obwohl die Krone 1787 vier Mio. *livres* vorstreckte, und brachte 1790 das Gesamtareal, von dem nur wenige Parzellen verkauft waren, auf den Markt. Der *Grand Aumônier* geriet in den begründeten Verdacht, nicht zum Wohl der Quinze-Vingts gehandelt zu haben. Die Untersuchung wurde niedergeschlagen bzw. ging in der Halsbandaffaire, an der Rohan als Protagonist beteiligt war, auf. Das neue Quartier aber war angelegt. Die Benennung der Straßen richtete sich nach den Anteilen der Akteure am Zustandekommen des Geschäfts. Die neue Hauptstraße, die die Rue de Richelieu

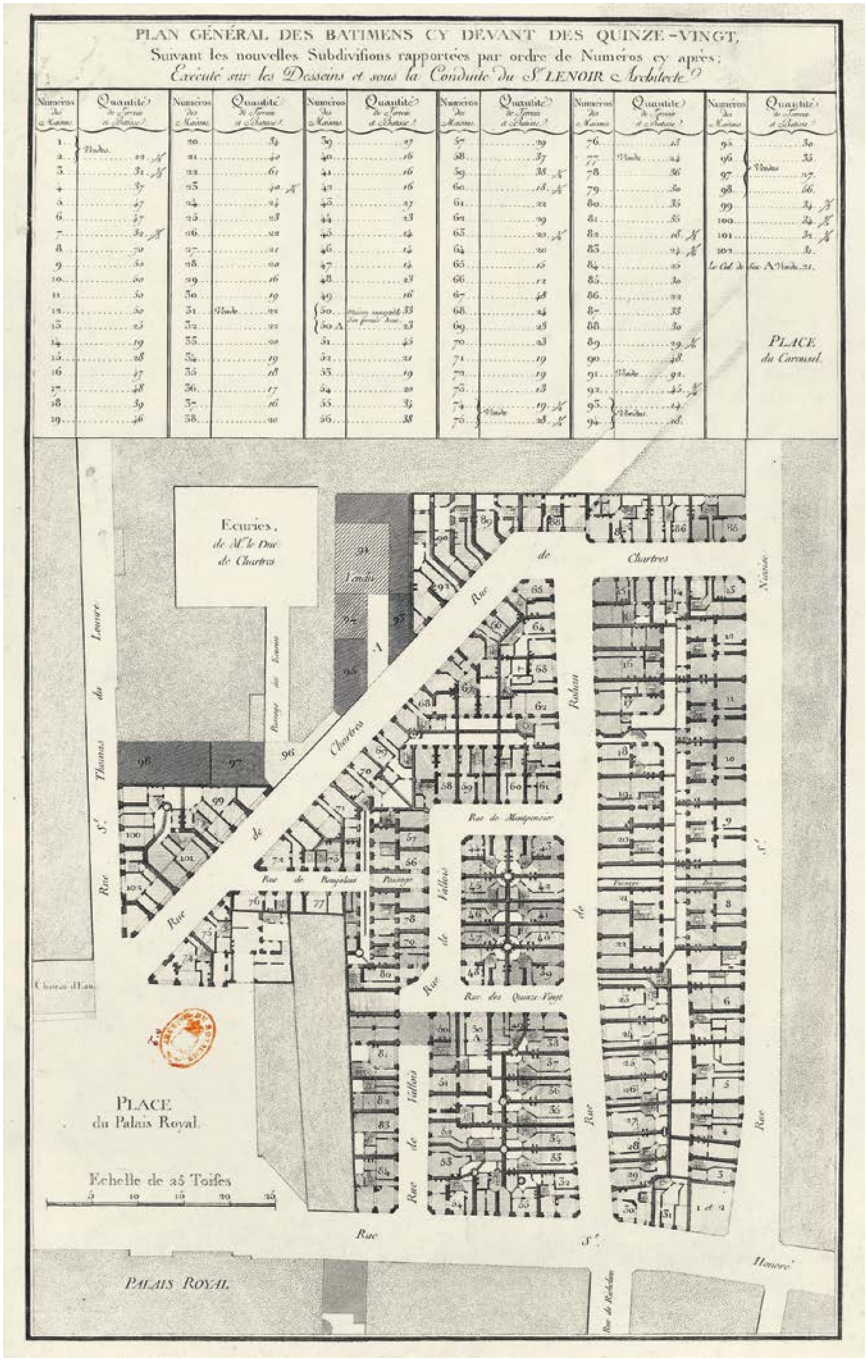
412 Schon seit 1675 war in der Rue Richelieu, in der Rue Saint-Nicaise und der Rue Saint-Honoré das Parken von Kutschen verboten (Perrot 1782, S. 441).

413 Lettres patentes [...] concernant la translation de l'Hôpital royal des Quinze-Vingts dans l'hôtel anciennement occupé par la Compagnie des mousquetaires noirs, dans la rue de Charenton, Dezember 1779, 31.12.1779 registriert, Druck Paris 1781.

414 Eine Zusammenfassung der Anschuldigungen enthält die Requête à l'Assemblée nationale, sur l'administration de monsieur le Cardinal de Rohan, de l'Hôpital royal des Quinze-Vingts par tous les Frères Aveugles des Quinze-Vingts, Paris 1790. Streitig waren der Einschluss von zwei Häusern in der Rue Saint-Honoré in den Vertrag und die Frage, ob der Kardinal einen *pot-de-vin* in Höhe von mehr als 200.000 livres erhalten habe.

415 Le Grand 1887, S. 89.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



88 Nicolas Lenoir: Plan général des batimens cy devant des Quinze-Vingt, Paris, Archives nationales.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

nach Süden verlängerte, erhielt den Namen des Cardinal de Rohan. Die ebenso wichtige Durchfahrt vom Palais-Royal wurde nach dem Duc de Chartres, drei Nebenstraßen wurden nach seinen Söhnen, den Ducs de Valois und de Montpensier und dem Comte de Beaujolais benannt.[416]

Der *Plan général des batimens cy devant des Quinze-Vingt*, der vermutlich den Bestand an Bauten im Vorfeld des Konkurses präsentiert, listet 102 Häuser auf (Abb. 88).[417] Neben der bereits bestehenden Rue Saint-Nicaise, die an ihrem Beginn an der Rue Saint-Honoré eine leichte Verbreiterung aufweist, sollen die Rue de Rohan und vor allem die Rue de Chartres die Erschließung nicht nur der unmittelbar angrenzenden Bebauung, sondern auch der Tuilerien verbessern. Beide werden aber von den Bestandsbauten zum Anhalten und Abbiegen gezwungen. Denn in der Verlängerung der Rue de Chartres, die mit der direkten schrägen Führung vom Palais-Royal zu den Tuilerien die eigentliche Neuerung darstellen könnte, befinden sich Teile der Stallungen im Besitz des Duc de Chartres, der inzwischen zum Duc d'Orléans aufgestiegen war, und Nebenbauten des Hôtel de Longueville. Dieses war allerdings schon lange kein Adelssitz mehr, sondern diente als Lager und Verwaltung der »ferme de tabac«. Verwegen war die Idee, die beiden Straßen bis zu Place du Carrousel durchzubrechen, also nicht.

Der Plan zeigt auch, dass mit dem Straßennetz und der Bebauung eine größtmögliche Ausnutzung und damit auch finanzielle Verwertung des Terrains angestrebt wurde. Die gerade geführten Stichstraßen wurden teilweise überbaut; die Parzellen waren schmal, und die Häuser verfügten über einen gemeinsamen winzigen Lichthof, in dem sich der gemeinsame Brunnen befand. Schon das Hôpital des Quinze-Vingts hatte das Terrain sehr gut ausgenutzt, aber den Häusern an der Rue Saint-Nicaise noch eine rückwärtige Erschließung gegönnt. Sie blieben noch stehen, so dass sich an der Straße und ihrem Erscheinungsbild zunächst wenig änderte.[418] In die Bauphase fiel 1784 der Erlass neuer Regelungen, die die Breite der Straßen und in Abhängigkeit dazu auch die maximale Höhe der Häuser im Pariser Stadtgebiet festsetzten.[419] Mit nur 24 *pieds* (ca. 7,80 m) wurden die beiden Hauptstraßen recht sparsam ausgelegt, die Rue de Beaujolais sogar nur auf 18 *pieds.*

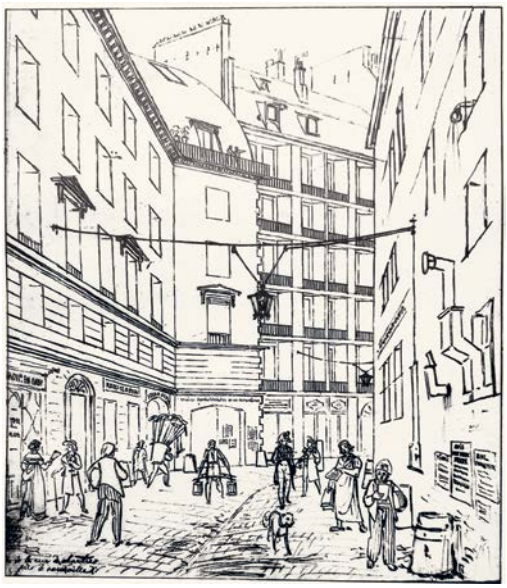
416 Grunddaten zu den Straßen und der Geschichte ihrer Namen in: Lazare/Lazare 1844–1849, S. 58 (Rue Beaujolais), S. 127 (Rue de Chartres), S. 483f. (Rue Saint-Nicaise), S. 595 (Rue de Rohan).

417 Lenoir le Romain: Plan general des batimens cy-devant des Quinze-Vingt, suivant les nouvelles Subdivisions rapportées par ordre de Numéros cy après. Executé sur les Desseins et sous la Conduite du Sr. Lenoir Architecte, Paris, Archives nationales, N/III/Seine/236.

418 Es kann sein, dass die Häuser Nr. 2 und 4 bis zum Abriss für den Durchbruch der Rue de Rivoli noch den Bestand aus der Mitte des 18. Jahrhunderts darstellten; gegenüber den Nachbarbauten waren die Zahl der Stockwerke und deren Höhenmaße geringer. Die zeichnerischen Aufnahmen durch Davioud und Mitarbeiter zeigen sie aber in einem erheblich veränderten Zustand (Pinon 2012, S. 426).

419 Harouel 1993, S. 221f., S. 228f. mit Blick auf die Gebäudehöhe, Straßenbreite und die (Nicht)-Einhaltung der Regeln; Cabestan 2004, S. 110–119.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



89 Friedrich Gilly: Die Rue de Chartres, Federzeichnung (verschollen), ehemals Berlin, Technische Universität.

Wie eng eine solche Straße war und wegen der Höhe der Häuser so auch wirkte, zeigt Friedrich Gilly in seiner Federzeichnung von 1799, die einen Abschnitt der Rue de Chartres mit einem insgesamt fünfstöckigen Haus mit Läden im Erdgeschoss, Entresol und drei Vollgeschossen unter dem Kranzgesims abbildet (Abb. 89).[420]

Das Blatt lässt erkennen, dass nicht nur die Straßenseiten, sondern auch die Häuser unterschiedlich ausgeführt wurden. Lenoir le Romain errichtete hier ein Mietshaus, dessen Grundschema im Areal mehrfach nachgewiesen werden kann. Es ist nicht allein den späteren Veränderungen geschuldet, sondern war offenbar von Anfang an so vorgesehen, dass Häuser verschiedener Breite, allerdings mit möglichst identischer Fassadenstruktur, errichtet wurden. Dies lässt sich an den Grundrissen des *Plan général* ablesen. Ein Teil des Areals wurde 1851 im Auftrag der Stadt Paris durch Gabriel Davioud und seinen Mitarbeitern in genauen Rissen dokumentiert, zu denen die vor Ort angefertigten Skizzen erhalten sind (Abb. 65).[421] Auch nach Überformungen zeigten die Häuser an der Rue de Rohan 1851 in den oberen Etagen noch die gewünschte Einheitlichkeit. Auf beiden Seiten der ursprünglich 136 m langen Straße besaßen die Häuser unter einem Mansardendach mit Gauben insgesamt sechs Stockwerke, wobei die Ladenzeile, der Entresol und ein Mezzanin jeweils durch Gesimse horizontal abgeteilt waren. Das Kranzgesims war als Fries mit Klötzchen ausgebildet, ähnliche Klötzchen stützen die Solbänke der Fenster in den drei Hauptgeschossen. Eiserne Balkone gab es nur in der Beletage an den Eckhäusern zur Rue Saint-Honoré, nur wenige Fensterachsen waren durch eiserne Balkone hervorgehoben. Die Vorstellung des Planers von einer angemessenen, funktionalen und wohlmöglich auch preisgünstigen Fassade, die das Straßenbild bestimmen sollte, lässt sich auch im späten Zustand noch erkennen.[422]

420 Vgl. zu diesem Blatt Krause 2022.

421 Es sind nur die unmittelbar zum Abriss vorgesehenen Teile der Straßen dokumentiert, d. h. die Reste der Rue Saint-Nicaise, der nördliche Abschnitt der Rue de Rohan, die Rue de Valois und Rue de Beaujolais (Pinon 2012, S. 498–500 (rue de Rohan)).

422 Für die Fassaden ist eine serielle Fertigung der Bauteile denkbar. Entsprechende Untersuchungen zur Architektur des ausgehenden 18. Jahrhunderts stehen allerdings aus.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Gillys Blatt und die Zeichnungen Daviouds zeigen gegenüber den Rissen der Architekten, wie sehr das Straßenbild mit diesen möglichst rational und seriell anmutenden Fassaden, die sich eng gegenüberstanden, durch die Nutzung individualisiert wurden. Der feste Rhythmus der Blendarkaden, den die Rue Saint-Nicaise nach dem Willen des Hôpital des Quinze-Vingts und ihres Planers hatte erhalten sollen, wich einer Reihe von unterschiedlich gestalteten Ladenfassaden, die in das Erdgeschoss eingebaut wurden. Große Beschriftungen verdeckten die Pfeiler und das Gebälk zum Entresol, der ebenfalls mit Text- oder Bildzeichen versehen werden konnte. Besonderer Aufwand wurde da betrieben, wo die Passanten mit größerem Abstand einen Blick hinwerfen konnten – so am Eckhaus zur Rue Saint-Honoré (Nr. 253) mit der Pelzhandlung Kropff und Hennig-Lassaut,[423] an dem nicht nur dieses Geschäft, sondern mit Schildern auch ein Schneider, offenbar ohne Laden im Erdgeschoss dieses Hauses in der Rue de Rohan (Nr. 32) sowie ein weiterer Händler auf sich aufmerksam machen. Gegenüber, ebenfalls im Eckhaus, besteht die Möglichkeit Hüte zu erwerben. Das Nebeneinander von national und international bekannten Händlern auf der Hauptstraße und dem Angebot von Lebensmitteln, ist an der Einfahrt zur Rue de Rohan gut zu erkennen.

Die neu gebauten Straßen innerhalb und außerhalb der Stadtgrenze sind im Allgemeinen kurz – ca. 100 m lang bis zum ersten Knick –, und sie unterscheiden sich in der Randbebauung und damit in ihren Proportionen. Fast nachrangig für den Aspekt des geraden oder gekrümmten Straßenverlaufs sind dabei die Bautypen und die Anordnung der Häuser. Dass 1784 die Obrigkeit nicht nur die Baulinien und die Breite einer Straße, sondern auch die maximale Höhe der Gebäude regulierte, ist ein Indiz für die gewachsene Aufmerksamkeit für die Fragen der Wirkung, aber auch der Durchlüftung der Straßen in der Stadt. Es ist in allen Fällen, die die Forschung bislang vertieft untersucht hat, deutlich, dass die Planung nur dann Rücksicht auf übergeordnete städtebauliche Fragen nahm, wenn die *Trésoriers de France* diese Fragen ins Spiel brachten. Die Investoren hatten vor allem die Erschließung ihres Areals im Blick, wobei die Ausnutzung des Terrains immer hoch, aber unterschiedlich hoch war.

4.1.2 Traversen: von der Mitte des 18. Jahrhunderts bis 1830

Dennoch wurden im Ancien Régime, im Empire und in der Restauration immer wieder lange gerade verlaufende Straßen errichtet. Während in Paris solche Eingriffe zunächst unterblieben, wurden im Zuge der Erhebung und Beplanung ganz Frank-

423 Grosses Adressbuch 1844, S. 45. Vgl. auch das Aquarell von David Cox (1829), das von der Kreuzung der Rue de Rohan mit der Rue Saint-Honoré nach Westen ausgerichtet ist (Birmingham, Art Museum, ID: 7522). https://dams.birminghammuseums.org.uk/asset-bank/action/viewAsset?id=7522 [24.02.2025].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

reichs mit Fernstraßen ab 1745 in mehreren Hauptstädten der *Généralités* »Traversen« geplant und gebaut.[424] Sie sollten die Durchfahrt durch die Stadt von Tor zu Tor erleichtern. Neben diesem praktischen Zweck war die Markierung als königliches Terrain, als Passage auf dem Weg durch ganz Frankreich, durch Instrumentierung mit einheitlichen Fassaden, Wappen und Bildzeichen, ebenso wichtig. Diese Durchfahrten wurden in den meisten Fällen durch dicht bebaute Quartiere der Stadt geführt. Dies verzögerte die Realisierung, weil Grundstücke erworben und Häuser niedergelegt werden mussten. Im Eingreifen und im Kontrast zwischen der neuen, geraden, einheitlich gestalteten Straße und den alten Quartieren drückte sich aber die Macht des Herrschers aus.

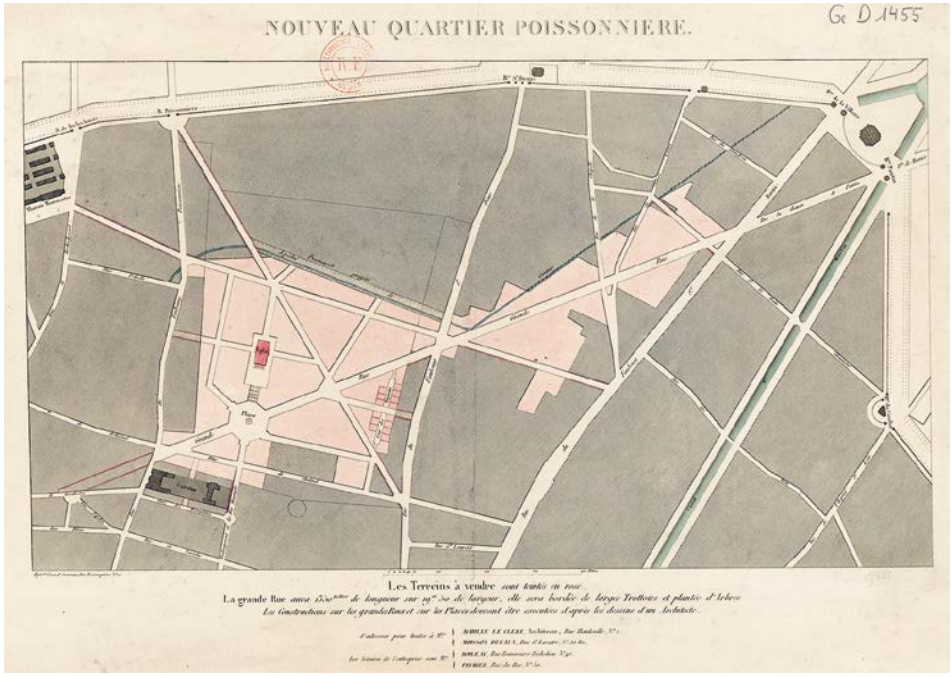
In Paris konnte eine solche Querung zunächst nur in der West-Ost-Richtung überlegt und nur mit Kompromissen erkauft werden. Diese wurden erst unter Napoleon in Angriff genommen, im Second Empire wieder aufgegriffen und weitgehend realisiert. Die Champs-Élysées verdanken sich im Ansatz einer Konzeption der Gartenkunst. Sie lagen, ebenso wie die Tuilerien und deren Garten, außerhalb der Stadt und setzten nach einer Grundidee André Le Nôtres die Hauptachse des Gartens fort, so wie bei Landsitzen viele Gärten durch Wege des Gartens und des Parks physisch oder optisch in die Landschaft hinaus verlängert wurden. Der Ausbau des höchsten Punkts mit Platz und Triumphbogen wurde erst unter Napoleon angestoßen. Der Verlängerung nach Osten standen die Tuilerien im Weg, daher musste auf den Bau einer Parallelstraße ausgewichen werden. Die Rue de Rivoli, beschlossen 1801, ist die erste lange, gerade verlaufende Straße innerhalb der Stadtgrenzen. Auch hier engagierte sich Napoléon Bonaparte, damals Erster Consul, persönlich.[425] Die Straße wurde ab 1811 errichtet und ihre Bebauung mit einheitlichen Häusern auf Arkaden von Charles Percier und Pierre François Léonard Fontaine entwickelt. Gegenüber liegt der Tuileriengarten, so dass sich Annehmlichkeiten mit einer zentralen Lage zu verbinden versprachen. Da die Arkaden in Relation zur Nutzfläche der Häuser teuer waren, war es mühsam, Interessenten für den Kauf der Abschnitte und den Bau der Häuser zu gewinnen. Die Fortsetzung der Straße nach Osten setzte Entscheidungen zum Bau der Verbindungsgalerie zwischen Tuilerien und Louvre voraus, brachte den Abriss zahlreicher Häuser auf teurem Grund und damit hohen Entschädigungsbedarf mit sich und wurde schließlich im Second Empire realisiert, dann aber mit anderen Konzepten für die Bebauung.

---

424 Die Arbeiten zur Vermessung und Planung durch Trudaine begannen 1745. Vgl. Blond 2008. Der Atlas ist greifbar unter: http://www2.culture.gouv.fr/documentation/archim/atlasdetrudaine.htm [24.02.2025]. Eine übergreifende Darstellung zu den Traversen steht noch aus. Vgl. Harouel 1977, S. 147f. zu Sens (1756) sowie Tours und Orléans (Rue Royale), beide an der Route d'Espagne; zu Tours: Baumier 2007, Kap. VIII. L'urbanisme, une préoccupation nouvelle Randnr. 18–43; zu Orléans: Lambert-Bresson 2002, S. 84f.; zu Besançon: Roussel 2022.

425 Duvette 2015.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



90 Nouveau Quartier Poissonnière, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

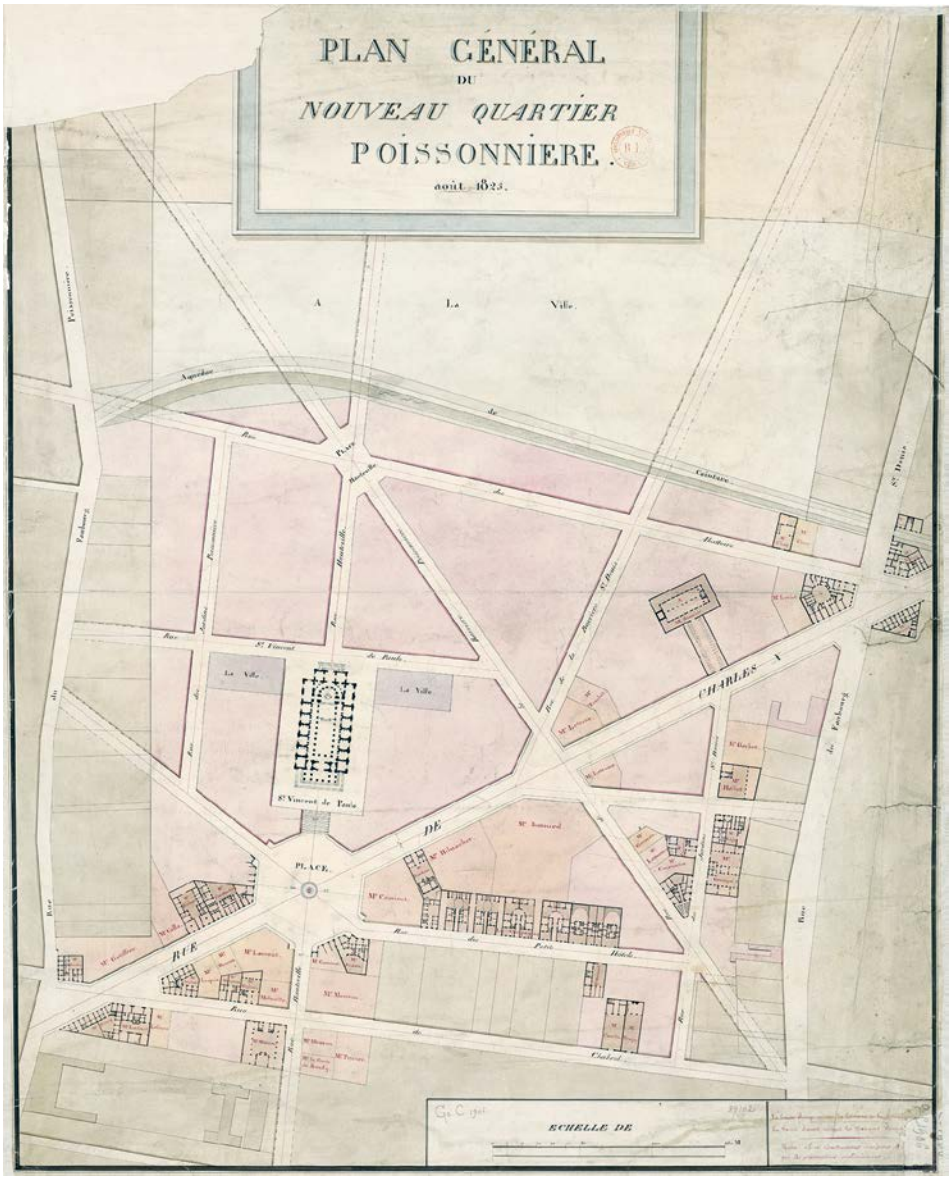
Eine Querung, die den Verkehr verbessern würde, nach dem Konzept der Traversen aus dem *Ancien Régime*, wurde erst ab 1823 mit der Rue La Fayette realisiert.[426] Das Bankhaus André und Cottier hatte im Nordwesten von Paris als Teil der Compagnie du Nouveau Quartier Poissonnière einen guten Teil des ehemaligen Clos de Saint-Lazare erworben, eines in der Revolution aufgelösten Konvents, und die Genehmigung zum Bau einer Straße erwirkt.[427] Sie war dazu bestimmt, die Einfallstraße von der Route de Meaux über den Chemin de Pantin bis auf den Platz vor der neu zu erbauenden Pfarrkirche St. Vincent de Paul darzustellen (Abb. 90–91).

Dieser Platz ließ mit seinen sternförmig abgehenden Straßen den Weiterbau der Straße in südwestlicher Richtung zu, so dass die Straße im Second Empire bis zum neu entstehenden Boulevard Haussmann verlängert wurde und mit einer Gesamtlänge

426 Zur Entwicklung des Straßennetzes und der Bebauung vgl. Étienne 1986, S. 262–271; Bowie 2002.

427 Auf die Konstruktion der Gesellschaft und die weiteren Beteiligten gehe ich hier nicht ein (zur Gründung: Le Moniteur universel, 20.09.1825). Vgl dazu: Bergeron 1983; Bergeron 1999, DOI: 10.4000/books.editionsehess.195, Randnr. 45–64. Ein Teilhaber war Auguste Constantin, der als Planer für die Parzellierung herangezogen worden sein dürfte. Zu seinem Werk vgl. Le Cœur, Marc: Constantin, Auguste, in: Allgemeines Künstlerlexikon - Internationale Künstlerdatenbank - Online, edited by Andreas Beyer, Bénédicte Savoy and Wolf Tegethoff, Berlin/New York 2021, https://www.degruyter.com/database/AKL/entry/_10170019/html [13.06.2023].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



91 Plan général du nouveau quartier Poissonnière, août 1825, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

von zunächst 1.287 m, dann 2.800 m bis heute eine der längsten Straßen mit durchgehend geradem Verlauf in Paris darstellt. Die Breite wurde auf 20 m festgelegt, dann mit Rücksicht auf den bestehenden Chemin de Pantin auf 19,50 m reduziert.[428] Die Straße blieb damit unter der Breite der Boulevards. Das *Journal de Paris* kommentiert das Projekt ausführlich unter dem Aspekt des Handelsverkehrs aus den nordwestlichen Provinzen, aus Belgien, Deutschland und England, der bis dahin nur über die historischen Faubourgs abgewickelt werde. Mit der neuen Straße verkürze sich die Strecke um 250 *toises* (= ca. 487 m). Da die Geschwindigkeit der Fahrten mit den Pferdewagen auf Schritt gebremst war, war die Verkürzung der Wegstrecke die einzige Möglichkeit, die Fahrtzeit zu reduzieren.[429] Neben der Reduzierung der Strecke, die sich deren geradem Verlauf verdankt, wird als besondere Anstrengung und als Vorteil für die Nutzung die Nivellierung hervorgehoben. Im Unterschied zu den alten Straßen verlaufe die Straße in sanfter und gleichmäßiger Absenkung, so dass sie von den Pferden leicht bewältigt werden könne.[430] Die Konstellation der Akteure ähnelte derjenigen aus der Zeit vor der Revolution: Die Interessen der Krone verbündeten sich mit den ökonomischen Interessen der finanzstarken Erschließungsgesellschaft, die mit Auguste Constantin einen Architekten »an Bord« hatte, sowie der Stadt Paris, die aufgrund der besonderen Breite der Straße einen Zuschuss leistete. Die Presse würdigte das Vorhaben insgesamt als besondere Anstrengung und als zukunftsträchtig. Im *Journal de Paris* spekulierte der Redakteur über die Verteilung der Nutzung im gesamten Quartier: Man könne erwarten, dass sich in der nach außen liegenden Zone der Rue La Fayette »les maisons de commerce, de roulage et des auberges« ansiedeln würden, von der Barrière de la Poissonnière her dürfe man »des ateliers de tout genre« erwarten, aber auch eine »portion destinée aux belles habitations semblable aux hôtels du faubourg Poissonnière« lasse sich identifizieren.[431] Im heutigen Bestand geben nur noch die Bauten von u. a. Jean-Baptiste Lepère, die den Platz vor Saint-Vincent-de-Paul bilden, einen Eindruck von diesen Architekturen mit gehobenem Anspruch.[432] Einen neuen Weg wollte man auch mit den Häusern an der Rue des Petits-Hôtels gehen: »Chaque habitation est ornée d'un petit parterre donnant sur la rue et fermé par une grille. Les bâtiments sont symmetrique et n'ont point au delà de deux étages.«[433]

In der *Gazette des France* und im *Journal des Débats* gibt es indessen skeptische Töne. Die Länge der Straße lasse befürchten, dass es nur wenige »maisons élegantes« gebe, »les yeux seront fatigués par un grand nombre d'échoppes«, immerhin werde

428 Lazare/Lazare 1844–1849, S. 362f.

429 Barles 2001, S. 201.

430 Journal de Paris, Nr. 145, 24.05.1824.

431 Journal de Paris, Nr. 246, 04.09.1824.

432 Vgl. Normand 1837, Taf. 21–24 (mit falschem Namen des Architekten); Krafft/Thiollet 1849, Taf. 36.

433 Journal de Paris, Nr. 214, 02.08.1826.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ein Architekt hinzugezogen.[434] Um bald den Charakter einer geschlossenen Bebauung zu erzielen oder zumindest einer Verwahrlosung der unbebauten Grundstücke vorzubeugen, hatten sich die Investoren verpflichten müssen, solche Grundstücke mit Gittern oder auf andere Weise abzusichern.[435] Die Rue La Fayette erhielt eine einreihige Allee, eine »chose inusitée en France«.[436] Das Projekt eines unbekannten Architekten, das wohl nicht umgesetzt wurde, zeigt eine interessante Lösung für die Kombination von Geschäftshäusern und Straßenbäumen (Abb. 92).[437]

Die Bauten sollen fünf Etagen erhalten, wobei keine Bauzier vorgesehen ist. Im Erdgeschoss sind Ladengeschäfte geplant, die sich mit rundbogigen Fenstern zur Straße öffnen, so dass sich der Eindruck einer regelmäßigen Abfolge von Arkaden ergibt. Der Komfort für die Passanten wird nicht nur durch das breite Trottoir und den Schatten der Bäume erhöht, sondern auch durch die Markisen, die von eisernen Pfosten abgestützt werden und die ganze Zone bis vor die Bäume überspannen. Die Rue La Fayette und vor allem diese Musterhäuser boten Variationen der Wahrnehmung an, die später die Impressionisten im Angesicht der haussmannischen Boulevards malen sollten. Wer im Wagen oder zu Fuß die Straße benutzte, konnte von den Fassaden der Häuser nichts sehen, sie waren – jedenfalls im Sommer – von den Baumkronen verdeckt. Da wo es Markisen gab, die über jedes Schaufenster gespannt waren, wurde dieser Effekt verstärkt – anderes als die Läden oder die entgegenkommenden Personen konnte man als Passant, als Passantin, nichts sehen. Auf diese Weise sollte sich zumindest teilweise realisieren, was in der Rue de Rivoli durch die Passage unter den Arkaden umgesetzt wurde: Angebot oder nahezu Zwang, den Blick auf der eigenen Augenhöhe zu halten. Auch der Blick aus der Wohnung auf das Geschehen auf der Straße wurde durch das Laubwerk und die Markisen versperrt. Was nahebei auf der Straße passierte, drang allein ans Gehör. Der Fernblick von oben förderte allenfalls die Wagen in der Straßenmitte und distanzierte Ströme von Passanten unter den im Unendlichen zusammenlaufenden Kulissen der Hausfassaden zu Tage. In der Wahrnehmung diente die gerade, baumbestandene Straße zum Ort des Konsums und des Verkehrs, Aufenthalt und Verweilen gerieten ins Hintertreffen.

Der Autor des *Journal des Débats*, das im Mai 1824 noch die nahezu abgeschlossene Baumpflanzung der Straße würdigt, beklagt einige Monate später, dass angesichts der »extension babylonienne« von Paris die Chance versäumt wurde, einen begrünten Platz anzulegen:

434 Gazette de France, Nr. 166, 14.06.1824. So auch der Text auf dem Plan der »Terrains à vendre« (Paris, Bibliothèque nationale de France, GED-1455 oder GED 5520).

435 Ordonnance vom 31.01.1827 (Loiseleur u. a. 1886–1902, S. 87f.).

436 Journal des Débats, 21.05.1824. Vgl. demnächst Krause 2026.

437 Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, B 831 a und b, Étienne 1986, S. 270f. mit Abb., sieht eine größere Nähe zu Auguste Constantin oder François Debret als zu Achille Leclère, der die Entwürfe für die Häuser an der Place Lafayette schuf. Vgl. auch Bowie 2002, Farbabb. 9.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

92 Bebauung der künftigen Rue Lafayette, Entwurf, lavierte Federzeichnung, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

> Croit-on, par exemple, quelques plantations d'arbres qui bordent les deux côtés de la nouvelle rue Charles X (quartier Poissonnière) soient une compensation suffisante aux grandes places que l'on ne fera pas? Supposeroit-on que quelques petits arbres qui bordent de petits hôtels bien mesquins; que des rues élégantes, mais étroites, où l'on a fiché en terre des peupliers qui se meurent déjà puissent donner de l'ombre, entretenir un air frais, offrir enfin une promenade agréable aux habitans de cette portion de Paris?[438]

Der unbekannte Autor konnte die Zukunft der Rue La Fayette nicht voraussehen, ihren wirtschaftlichen Zweck hatte die Zeitung aber anerkannt. Von der Öffnung des Canal Saint-Martin bis zum Bau der Gare du Nord und der Gare de l'Est: Die wirtschaftliche Bedeutung der Straße als schnellste Verbindung ins Zentrum des Handels nahm zu, noch bevor im Second Empire die Straße bis zum neuen Boulevard Haussmann durchgezogen wurde. Wann die Rue La Fayette die Bäume verlor, ist unklar. Ursprünglich kombinierte sie eine Blockrandbebauung von Wohn- und Geschäftshäusern und besaß damit – in der noch nicht vollständig erschlossenen Zone – den Charakter einer Avenue, die die (Stadt-)Landschaft durchquert und Teil eines Systems von Fernstraßen zu sein schien oder auf ein herrschaftliches Ziel zulief.[439] Wie viele der von Investoren angestrengten urbanistischen Maßnahmen

438 Journal des Débats, 01.11.1826.

439 Vgl. auch die 1798 errichtete Avenue de l'Observatoire, die die Hauptachse des Palais du Luxem-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

stellte sich ein ökonomischer und ein städtebaulicher Erfolg erst mit großem Zeitverzug ein. Die Vermarktung gestaltete sich schwierig und die ursprüngliche *Société* ging nach ihrer Umwandlung in eine Aktiengesellschaft 1828 in Konkurs. Die Liquidation dauerte bis 1860.[440]

Bis in die Restauration hinein, war die Initiative zur Anlage neuer Straßen in der weit überwiegenden Zahl der Fälle den Investoren überlassen. Die Krone und die Stadt Paris beschränkten sich auf die Kontrolle der geplanten Maßnahmen oder auf vergleichsweise bescheidene finanzielle Unterstützungen. Die Zielvorstellungen der Erschließungsgesellschaft, der Krone und der Stadt könnte in einer möglichst langen geraden Strecke und einem möglichst einheitlichen Erscheinungsbild der Fassaden bestanden haben. In beiden Punkten machten die Realität der Topografie, die individuellen Interessen von Bauherren sowie die lange Dauer der Realisierung einen Strich durch die Rechnung. Sich mit dem eigenen Gebäude zu unterscheiden, eigene Vorstellungen zu realisieren, hatte vor den Ideen, die vor allem auch in den architekturtheoretischen Schriften artikuliert werden, das Übergewicht.

Noch stärker als der Wunsch nach Einheitlichkeit in den Fassaden einer langen geraden Straße war die fast einhellige Ablehnung der alten, engen und gewundenen Straßen im Stadtzentrum. Marc-Antoine Laugier befasst sich wiederholt mit Fragen der Stadtplanung:

> Nos Villes sont toujours ce qu'elles étoient, un amas de maisons entassées pêle-mêle sans sistème, sans œconomie, sans dessein. Nulle part ce désordre n'est plus sensible et plus choquant que dans Paris. Le centre de cette capitale n'a presque point changé depuis trois cents ans: on y voit toujours le même nombre de petites rues étroites, tortueuses, que ne respirent que la mal-propreté et l'ordure, et où la rencontre des voitures, cause à tout instant des embarras.[441]

Städte mit einem reinen Schachbrettmuster für die Straßenzüge lehnt er jedoch ab. Die Funktionalität für den Verkehr und Vorstellungen von Hygiene verbinden sich bei Laugier mit ästhetischen Vorstellungen. Doch nur in der Utopie des Abbé Morelly wird die Einheit von geordnetem Stadtplan und geordneten sozialen Verhältnissen zusammengedacht und zur Aufgabe des Herrschers erhoben:

---

bourg über den Garten hinaus als doppelreihige Allee verlängert.

440 Bowie 2002, Randnr. 5. Ein weiteres Beispiel ist die Errichtung einer Verbindung zwischen der Madeleine und den äußeren Boulevards, dem späteren Boulevard Malesherbes, die von der ersten Planung 1788 bis 1861 dauerte (Térade 1998).

441 Laugier 1755, S. 242f. Eine Übersicht über die Kritik am Zustand der Stadt und über die Hindernisse bei den urbanistischen Maßnahmen gibt Carbonnier 2009.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> Vous, Monarques, paisiblement indolens, que sont vos Empires? Un amas de masures et de chétives cabanes entres lesquelles s'élevent confusément quelques grandes Villes percées d'un labyrinte de rues tortueuses, bordées de maisons aussi inégales, aussi peu uniformes que les conditions de leurs Habitans; ouvrages bizarres de l'orgueil du riche à côté des foibles efforts du pauvre; lieux où au mouvement tumultueux du faste et du luxe, se mêlent les empressemens inquiets d'une avarice insatiable, les travaux perpétuels de la misère; lieux funestes où se font entendre, avec les ris et les réjouissances de l'oppresseur injuste, les plaintes et les gémissemens de l'opprimé.[442]

In dem 1795 gegründeten *Conseil*, das sich mit der Straßenführung in den französischen Städten befasste, waren Hygienefragen (»salubrité«), Sicherheit vor Feuer und die Erleichterung der Zirkulation in der Stadt die Kriterien, mit denen Projekte beurteilt wurden; im Lauf des neuen Jahrhunderts gewann der Aspekt des Verkehrs an Gewicht.[443] Stimmen, die krummen Straßen ein ästhetisches Interesse zubilligten, blieben selten und finden sich vor allem im Rahmen der »Voyages pittoresques« zunächst im Blick auf Süditalien, dann auch Frankreich.[444] So war es ein reisender Hauslehrer thüringischer Fürstensöhne, Wilhelm Ludwig Steinbrenner, der 1791 zwar auch in das Urteil über den Tumult, den Schmutz und Gestank in Paris einstimmte. Geprägt durch die sensualistische Ästhetik kam er aber angesichts der regelmäßig errichteten Stadt Versailles zu einem differenzierten Urteil:

> Die Städte mit schnurgeraden Gassen gewähren freylich viel Vergnügen für den ersten, zweyten und dritten Anblick, aber mich dünkt, in der Folge der Zeit, wenn man desselben gewohnt ist, verlieren sie in unsern Augen wiederum eben so sehr durch das Einförmige, dessen der menschliche Geist so bald überdrüssig wird. Es gewährt auch Vergnügen, in krummen Gassen umher zu wandeln, weil durch die Erwartung neuer Gegenstände der Geist mit jedem Schritt neue Thätigkeit und neues Leben erhält. Gesünder sind und bleiben freylich wegen des freyen Durchzugs der Luft gerade Straßen.[445]

4.1.3 London in georgianischer Ära: Squares und privilegierte Zufahrten

Die Entwicklung der Straßen von London seit etwa der Mitte des 18. Jahrhunderts wird in der Reiseliteratur und nachfolgend in der Forschung von drei Themenkomplexen beherrscht: von einigen Annehmlichkeiten wie den Trottoirs und der Beleuchtung, die es dergestalt und systematisch ausgebaut auf dem Kontinent nicht

442 Morelly 1753, S. 110f. Dazu Vidler [1986] 2011, S. 21f.
443 Pinon 2002, S. 29f. und S. 43.
444 Saint Non 1781–1786; Taylor u. a. 1820–1878.
445 Steinbrenner 1791–1792, Bd. 3, S. 30 (zu Versailles).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

gebe, sie sind geraden und krummen Straßen gemeinsam und werden daher an anderer Stelle behandelt;[446] von den Squares, deren Zahl und Ausgestaltung immer wieder hervorgehoben wird, und damit verbunden vom Kontrast zwischen der City mit ihrer alten, seit dem Wiederaufbau nach dem Großen Brand von 1666 unveränderten Struktur einerseits und dem Westend andererseits, in dem sich eine ungeheure Bautätigkeit entfalte oder entfaltet habe. Zum Kontrast gehört auch die lobende Feststellung, dass im Westend die Straßen einen geraden Verlauf hätten und sich so von dem historischen, krummen Verlauf der Straßen in der City absetzten. Konkrete Aussagen zu den Straßen finden sich allerdings kaum, und im Interesse an der Ausformung der Squares und dem Desinteresse an der Bebauung der begleitenden Straßen unterscheiden sich die Berichte vom Ende des 18. Jahrhunderts von der Forschung zur georgianischen Londoner Architektur kaum. Festzuhalten ist zuerst: Das Londoner Westend wurde um 1800 von Reisenden besucht und entsprechend in den Niederschriften zur Reise gewürdigt, im Unterschied zu den neuen Vierteln in Paris, in denen nur einige wenige Bauten besichtigt und herausgehoben wurden.[447] So bieten die Londoner Straßen in den Jahrzehnten um die Wende zum 19. Jahrhundert die Chance, anhand dieser Reisebeschreibungen sowie anhand von Veduten der Wahrnehmung der geraden und der krummen Straßen nachzuspüren. Der Fokus liegt auf den Portman und Bedford Estates.[448] Dies hat pragmatische Gründe: Beide sind recht gut untersucht, so dass die Umstände ihrer Realisierung und die wesentlichen Akteure bekannt sind. Die Auswahl begründet sich aber auch aus dem Umstand, dass die Baker Street und die Gower Street, die jeweils den zentralen Square an der Ostseite berühren, in viktorianischer Zeit zu den prominentesten Negativbeispielen avancierten, von denen man sich absetzen wollte (Abb. 93). Hinzu kommt als Bindeglied die Regent Street, die aufgrund ihrer Baugeschichte und der Ausführung der Bauten zum Paradebeispiel einer geplant und regelmäßig gekrümmten Straße erhoben wurde, an der sich in der Architekturkritik Vorstellungen eines »urban pittoresque« manifestierten. Dies soll im nächsten Abschnitt diskutiert werden.

Als der aus Sachsen stammende Juraprofessor Christian August Gottlieb Göde[449] 1806 den Bericht über eine Reise publizierte, die ihn unmittelbar nach dem Frieden von Amiens 1802 nach England, Schottland und Irland geführt hatte, war er, wie so viele Deutsche vor und nach ihm, von der Größe Londons, den Menschenmengen

446 Vgl. Kap. 6.2 und Kap. 6.5.

447 Oberkirch 1883, Bd. 2, S. 43–45.

448 Zur Entwicklung des Westends und dieser beiden Estates vgl. Summerson 2003, S. 180–182; Olsen 1982, S. 170–172; Longstaffe-Gowan 2012, S. 71–75.

449 Steffenhagen, Göde, Christian August Gottlieb, in: Allgemeine Deutsche Biographie, Bd. 9, 1879, S. 314. Göde begleitete den späteren sächsischen Legationsrat Ernst Blümner (Flügel 2000, S. 157.)

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



93 Christopher and John Greenwood: Das Westend, Map of London, Blatt 1, Ausschnitt.

auf den Straßen und den zahlreichen Ladengeschäften überwältigt.[450] Neben der ungeheuren Menge und Schnelligkeit an Bauarbeiten, die ganze Straßenzüge im Westend entstehen ließen, fielen ihm selbstverständlich die Squares auf. Er sah auch die Länge mancher Straßen, die ihm unermesslich für das Auge erschienen. Piccadilly und Oxford Street »und mehr als dreißig Hauptstraßen stellen sich dem Auge in einer unerreichbaren Ferne dar, und gewähren eine überraschende Anschauung von der Ausdehnung der ungeheuren Stadt.«[451] Weder Piccadilly noch Oxford Street besaßen als Straßen frühen Ursprungs einen geraden Verlauf, diese alten Ost-West-Achsen der Stadt waren jedoch mit dem Ausbau des Westends immer weiter verlängert worden. Beide wurden nicht zum Gegenstand von Bildern gemacht; aber andere krumme Hauptverkehrsachsen erscheinen in Ansichten als endlos lange,

450 Wiedemann 1988. Die Beiträge diskutieren Göde nicht. Er fehlt auch in Maurer 1987.
451 Göde 1806, S. 16, S. 24.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

gerade gestreckte Straßen. Charakteristisch ist die Veränderung, die Thomas Bowles III. 1752 an Canalettos Vedute des Fish Hill vornimmt. Canaletto und Georges Bickham d. J. als Stecher führen mit einem relativ niedrig gelegenem Augenpunkt die beiden Straßenseiten unmittelbar nach dem Turm von Saint Magnus zusammen und schließen das Bild, um der Säule des Monuments und dem Treiben auf der Straße Aufmerksamkeit zukommen zu lassen (Abb. 94). Thomas Bowles III. setzt den Augenpunkt höher an und lässt die in der Realität recht kurze Straße ins Endlose reichen (Abb. 9). Auf dieselbe Weise wird der Strand zu einer endlos in die Ferne laufenden geraden Straße gemacht.[452]

Die Wahrnehmung der endlosen Ausdehnung der Stadt, deren Straßen sich in unermessliche Ferne fortsetzen und auch dann als gerade wahrgenommen werden, wenn sie diese Eigenschaft nur teilweise besitzen, speiste sich für die Besucher vom Kontinent auch aus der Kenntnis, mit London eine der wenigen Städte zu besuchen, die nicht über begrenzende Stadtmauern verfügten. Zudem unterschied sich der Umgang mit dem Eigentumsrecht am Boden. In Paris und in allen großen Städten des Kontinents waren die Eigentumsrechte an den Grundstücken in der Stadt und in der unmittelbaren Umgebung der Stadt von altersher komplex und auf viele Institutionen und Familien aufgeteilt, so dass schon die Stadtentwicklungsmaßnahmen des 18. Jahrhunderts kleinteilig bzw. von langwierigen Verhandlungen mit Eigentümern der Grundstücke erschwert waren. Das Londoner Westend – der Name bezeugt die Verlegenheit, die Gegend zwischen der City und Westminster zu benennen –, war auf große, zusammenhängende *Estates* aufgeteilt, die durch die Krone an verdienstvolle Adelsfamilien oder karitative Institutionen geschenkt oder von der Krone selbst gehalten wurden. Sie wurden im Allgemeinen auf 99 Jahre verpachtet und fielen dann, samt den dort errichteten Bauten, an die Eigentümer zurück. Chancen, das Terrain mit höherem Gewinn zu verwerten, als es durch die Landwirtschaft möglich war, ergaben sich immer dann, wenn Pachtverträge ausliefen. Aus dem Bodenrecht und den Besitzverhältnissen resultierten wesentliche Unterschiede in der Zusammensetzung der Akteure, die an einem Projekt beteiligt waren. Während in Paris der Adel gezwungen war, sein Terrain zur Deckung von Schulden zu verkaufen, entwickelten die britischen Adelsfamilien, vertreten durch Mitglieder ihrer Haushaltung, ihre *Estates* selbst. Sie waren dabei auf Unternehmer angewiesen, die die Anlage von Squares und den darauf bezogenen Wohnstraßen durchführten und die Häuser errichteten. Wenn die Kalkulationen aufgingen, konnte ein Projekt zügig umgesetzt werden und die Bebauung der Squares und Straßen mit Häusern schnell erfolgen – im Unterschied zu Pariser Beispielen, die eine kleinteilige, stärker individualisierte

452 Thomas III Bowles hatte in den 1740er Jahren eine Serie an Romveduten von Giuseppe Vasi kopiert, die ähnlich fluchtende Bilder enthält. Zu Bowles vgl.: Clayton, Timothy: Bowles family, in: The Oxford dictionary of national biography, 2004 (https://doi.org/10.1093/ref:odnb/64980).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



94 George Bickham d. J. (Stecher) nach Antonio Canaletto: A View of the Monument, Radierung, London, British Museum.

und darum langwierige Baugeschichte erhielten. Die Krone hatte in London, wenn sie nicht selbst ein *Estate* entwickelte, an diesen Maßnahmen weder Anteil, noch trat sie als genehmigende Instanz auf. Die Institutionen der City of London und der City of Westminster waren ebenfalls nur soweit mit einbezogen, als die neuen Straßen an den Bestand anknüpften. Prägend wurden die Regelungen zum Hausbau des sogenannten *Building Act* von 1774, der, wie sein eigentlicher Titel verrät,[453] auf die Verbesserung des Brandschutzes zielte, nicht auf städtebauliche Unternehmungen. Diese Rahmenbedingungen trugen zusätzlich zu dem Wunsch nach klarer, auch und gerade sozial definierter Funktionstrennung der Quartiere zu dem Erscheinungsbild der neuen geraden Londoner Straßen bei.

Die Partikularinteressen der Grundbesitzer und der Unternehmer schlugen bei den Londoner Quartiersentwicklungen deutlicher durch als in Paris. Das lag wesentlich an der sozialen und wirtschaftlichen Trennung der *Estates* von den Mischfunktionen der City: Es wurden reine Wohngebiete geplant, die sich an ein zahlungskräftiges Publikum richteten. Möglicherweise hielt sich der Flächenverbrauch, der durch die Anlage des Squares stieg, durch den Verzicht auf größere rückwärtige Gärten hinter den Häusern in Grenzen – denn dafür stellte der zentrale, einge-

453 An act for the further and better regulation of buildings and party-walls (14 Geo. 3. c. 78) 1775.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zäunte Garten, den nur ausgesuchte Anwohner betreten konnten, einen Ersatz dar. Zugleich wurde so innerhalb eines *Estate* zwischen mehr oder weniger attraktiven Häusern differenziert. Ein öffentlicher Park, wie es der anonyme Kritiker der Rue La Fayette in Paris suggeriert, waren diese Squares gerade nicht.[454] Durch die Fokussierung des Plans auf den jeweiligen Square kam es nicht zu einer an den Bedürfnissen des Durchgangsverkehrs orientierten Verbindung der *Estates*. Eine solche Gesamtplanung hatte John Gwynn 1766 gefordert und entworfen,[455] aber dies verkannte gerade die Wünsche nach Exklusivität der neuen Wohngebiete. Zwar sieht es auf den zeitgenössischen Plänen, etwa bei Richard Horwood (1792– 1799)[456] oder Christopher und John Greenwood (1827, Abb. 93)[457] aus, als würden die Straßen dem Durchgangsverkehr dienen, denn in den nördlich der Oxford Street liegenden *Estates* sind die Straßen in Nord-Süd-Richtung durchgezogen. So konnten zwar die langen, die Squares streifenden Straßen wie die Baker Street und die Gower Street, die die *Estates* in der Süd-Nord-Richtung begleiten, auf dem Stadtplan wie solche Durchfahrten erscheinen. Zu diesem Eindruck trug auch bei, dass sie verhältnismäßig breit angelegt waren und vor den Häusern auch Trottoirs besaßen. Auch wurde in beiden Fällen die Anbindung an die von Süden kommenden neuen Straßen über eine Hauptverkehrsachse, die Oxford Street, geschaffen. Ein wesentliches Argument für die Anlage gerade verlaufender Straßen – die Erleichterung der Zirkulation – war jedoch obsolet. Denn gerade dann, wenn Straßen die Squares passierten, waren in etlichen Fällen mittels Gittern und Schrankenwächtern Beschränkungen der Zufahrt sowie erst recht der Durchfahrt etabliert.[458] Die *Estates* waren privater Besitz, und der Status der Straßen war, jedenfalls wenn deren Unterhalt auf Kosten der Pfarrei erfolgen sollte, zumindest streitig. So war beispielsweise die Gower Street auf Höhe des University Colleges mit einer solchen Schranke abgeriegelt (Abb. 95). Überhaupt blieb der Duke of Bedford einer der Protagonisten in der Auseinandersetzung um die Aufhebung dieser Schranken bis zu deren endgültiger Beseitigung im Jahr 1893.[459]

454 Heyl 2004, S. 152–157.

455 Gwynn 1766, S. 5f.; vgl. Summerson 2003, S. 118–123, S. 127f.

456 Richard Horwood: Plan of the Cities of London and Westminster the Borough of Southwark, and Parts adjoining Shewing every House, 1792–1799, http://www.romanticlondon.org/explore-horwoods-plan/#15/51.5136/-0.1411 [04.07.2023].

457 Greenwood, Christopher und John (Hg.), Map of London. From an actual survey made in the years 1824, 1825, 1826, 6 Blatt, gestochen durch James und Josiah Neale, London 1827, hier Abb. 93.

458 Searle 1930, Bd. 2, S. 712 (Zahl der 1856 bestehenden »barriers«), S. 729f. (Liste der »thoroughfares opened to the public und the act of 1890«). Atkins 1993.

459 Vgl. Searle 1930, Bd. 2, S. 711–1730; Olsen 1982, S. 146–149; zwei Skizzen von Georg Scharf zeigen die Sperre an der Gower Street (Top of Gower Street, with part of North London Hospital/and entrance to the L. University College/refere to the View of the Hospital. G. Scharf del August 1835 (hier Abb. 95) sowie ein Blatt ohne Titel, British Museum, Nr. 1862,0614.745 und 1862,0614.747).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Der bereits zitierte Christian August Gottlieb Göde, der sein Quartier im Westend hatte, nimmt das sich rechtwinklig kreuzende Straßennetz als einen sozialen Indikator wahr:

> Da der neue Theil der Stadt seinen Ursprung dem Speculationsgeiste der großen Landeigenthümer verdankt [...] so sind die Straßen, mit sehr wenigen Ausnahmen, regelmäßig angelegt, und in der Größe und Form der Häuser ist die gehörige Uebereinstimmung beobachtet worden. Wo sich unregelmäßige Straßen erzeugten, geschah es dadurch, daß man in der Nähe der neuangelegten Stadt einzelnen Stücken Land zum Erbauen von Häusern den Bürgern überließ, die nur darauf bedacht waren, den Platz so vollständig als möglich zu benutzen, sich um ein planmäßiges Ganze wenig bekümmerten, und deren Hauptzweck es war, eine bequeme Residenz für den Kleinhandel anzulegen. Ueberhaupt ist es spaßhaft mit anzusehen, wie die Englischen Großen dem Geräusche des Kleinhandels immer zu entfliehen streben, und wie er sich ihnen doch in allen Gegenden nahet, wo ihm der Zugang versperret war. Schon werden viele der größeren Squares von dem geschäftigen Volke der Krämer belagert; und in Straßen, die vor zehn Jahren von dem Adel und der eleganten Welt ausschließlich bewohnt wurden, sind jetzt schimmernde Kaufladen angelegt.[460]



95 George Scharf: Top of Gower Street, with part of the North London Hospital, Grafitstift, London, British Museum.

Die Furcht vor dem sozialen »Abstieg« eines *Estate*, weil keine solventen Mieter für die Häuser zu gewinnen seien, prägte ebenso wie die Furcht vor Kriminalität die Verwaltung der *Estates* bis weit in das 19. Jahrhundert hinein und darüber hinaus.[461] Die visuelle Überlieferung der Straßen ist karg, Fotografien vom Ende des

460 Göde 1806, S. 75f. Göde wohnte in der Southhampton Row und erlebte den Ausbau des angrenzenden Bedford Estate mit. Seine Äußerung bezieht sich vielleicht auf den Bereich südwestlich des Bloomsbury Square und das angrenzende St. Giles. Vgl. dazu auch: Gwynn 1766, S. viii: »In settling a plan of large streets for the dwellings of the rich, it will be found necessary to allot smaller spaces contiguous, for the habitations of useful and laborious people, whose dependance on their superiors requires such a distribution; and by adhering to this principal a political advantage will result to the nation; as this intercourse stimulates their industry, improves their morals by example, and prevents any particular part from being the habitation of the indigent alone, to the great detriment of private property.«

461 Longstaffe-Gowan 2012, S. 76.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

19. Jahrhunderts an zeigen bereits die Überformung des Erdgeschosses mit Ladenzeilen. Anfänglich waren die Hausreihen als »terraces« errichtet worden, mit der charakteristischen tiefer gelegenen »area«, die durch einen eisernen Zaun von der Straße getrennt wurde und der Belichtung des Souterrains diente.[462] Eine solche Trennung des Hauses als privater Bereich unterschied die Wohngegenden markant von den Ladenstraßen, in denen die ebenerdige, breite Öffnung des Erdgeschosses über dem Schaufenster üblich geworden war. Bereits die Baker Street, die vor dem *Building Act* von 1774 begonnen wurde, wies gemäß den bestehenden Regelungen reine Ziegelfassaden mit äußerst reduzierten Gliederungselementen aus Stein oder Stuck auf.[463] Durch den *Building Act* wurden die Häuser auf vier Typen unterschiedlicher Breite, absteigend von der *first rate* an, festgelegt.[464] Dies prägte die Bauten des Bedford Estate, darunter auch die Häuser der Gower Street. Einige Abschnitte sind – wenn man von Aufstockungen absieht – mitsamt den Gittern zur Straße erhalten (Abb. 96).[465]

Die Vorschriften zu den Materialien – Ziegel, Stein, Stuck und Eisen – sowie deren verschwindend geringere Plastizität ließen nur minimale Variationen zu. Die Normierung erleichterte das Produzieren der Häuser durch die serielle Fertigung der steinernen und eisernen Bauteile und sorgte für Klarheit bei der Vermarktung. Sie führte jedoch nicht nur dazu, dass sich der Wunsch nach aufwendiger und individueller Ausführung für die Bewohnerinnen und Bewohner auf die Innenausstattung richtete, sondern auch zur Kritik am »monotonen« Erscheinungsbild der langen, von Querstraße zu Querstraße nur gering variierten »terraces«.

Der Botschafter der Vereinigten Staaten von Amerika Richard Rush wundert sich bei seinem Aufenthalt in London 1817/1818 über das Westend, in dem er eine Wohnung in der Gower Street bezog:

> I am disappointed in the general exterior of the dwelling-houses. I had anticipated something better at the west end of the town; more symmetry; buildings more by themselves, denoting the residences of the richest people in the richest city in Europe. But I do not yet see these. I see haberdashers' shops, poulterers' shops, the leaden stalls of fishmongers,

462 Das Standardwerk zu den »terraces« ist Muthesius 1990.

463 Walford 1878, Bd. 4, S. 406–441, auch in: British History Online, http://www.british-history.ac.uk/old-new-london/vol4/pp406-441 [21.06.2023]. Die neuere Literatur nennt im Unterschied hierzu den Bauunternehmer William Baker, der für Henry William Portman of Orchard Portman tätig war, als den Namensgeber der Straße (Longstaffe-Gowan 2012, S. 71).

464 Vgl. Summerson 2003, S. 124–127; Olsen 1982, S. 17.

465 Denkmalgeschützt sind u. a. die Nummern 15A, 17–49 (1783 und 1787 errichtet, https://historicengland.org.uk/listing/the-list/list-entry/1322175?section=official-list-entry [09.07.2025]) und 51–85, (1786 und 1787, https://historicengland.org.uk/listing/the-list/list-entry/1322177?section=official-list-entry [24.02.2025].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



96 Gower Street, Holborn, Fotografie.

> and the slaughtering blocks of butchers, in the near vicinity of a nobleman's mansion and a king's palace. This may be necessary, or convenient, for the supplies of a capital too large to admit of one or more concentrated markets; but the imagination at a distance pictures something different. Perhaps it is to give a hint of English liberty; if so, I will be the last to find fault.[466]

Zwar waren die Fassaden nahezu überall sparsam dekoriert, aber ganz war die Trennung der Sphären nicht zu realisieren.[467]

Die Debatten um gerade und gekrümmte Straßen traten in London in ein neues Stadium, als die Krone nach Auslaufen des Pachtvertrags die Chance erhielt, ihren eigenen *Estate* auf dem Gelände des Marylebone Park zu entwickeln, und John Nash mit der Planung beauftragte.[468] Das Spektrum der Akteure erweitert sich hier um

466 Rush 1833, S. 28.

467 Vgl. Abschnitt 3.2.4.

468 Summerson 2003, S. 196–216. Vgl. auch Summerson 1949, S. 121–138; Davis 1973, S. 63–82; Hobhouse 1975; Hobhouse 2008.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die Verwaltung des Kronbesitzes, die 1810 zu den *Commissioners of Woods, Forests and Land Revenues* unter Lord Glenbervie reformiert worden waren. Nash hatte hier 1806 die Position eines »architect« erhalten. Die »New Street« (Regent Street) sollte den neu anzulegenden Park – den künftigen Regent's Park – mit Charing Cross verbinden, und sie bildete in ihrem südlichen Teil zunächst eine Avenue für Carlton House, den Wohnsitz des Regenten (Abb. 97).

Von den Dimensionen her war der ehemalige Marylebone Park um so vieles größer als jeder Square in der Stadt und wegen der Neuplanung des Regent's Canal und des Sees als Parkanlage für eine lockere Bebauung geeignet, die die Oberschicht ansprechen sollte. Wegen der Randlage im Norden, nördlich der New Road, und der Entfernung sowohl zur City als auch nach Westminster bestanden begründete Sorgen hinsichtlich der Attraktivität für mögliche künftige Bewohner, die den Bau der Häuser finanzieren sollten. Während die Anbindung nach Westen über die New Road gegeben war, musste nach Süden neu überlegt werden.

Der Regent's Park und die Regent Street sind vielfach untersucht worden, und sie gelten als Meisterwerk John Nashs und der georgianischen Architektur.[469] Auch die einschneidenden sozialen Folgen durch die harte, mit städtebaulichen Mitteln vollzogene Segregation, die das Westend von den belebten Vierteln mit Norden und Osten Londons abgrenzte, haben Beachtung gefunden.[470] Darauf kann hier Bezug genommen werden. Es ist jedoch wenig Gewicht auf den Umstand gelegt worden, dass die Führung der Regent Street 1812 zunächst eher konventionelle Eigenschaften besitzen sollte.[471] Die neue Nord-Süd-Verbindung wurde von Nash weitgehend über Terrain im Besitz der Krone vorgesehen, um die Kosten für die Erschließung nicht durch den Erwerb von Grund oder die Entschädigung von Hausbesitzern in die Höhe zu treiben. Ausgangs- und Endbereich waren vorgegeben: Im Süden waren es Carlton House, der Sitz des Regenten, der bisher wenig repräsentativ mit den Nachbargebäuden in die Pall Mall eingebunden war und nun mit den einheitlichen Fassaden von Waterloo Place und der nach Norden führenden Straße eine Art Avenue erhielt, ganz in der Art einer innenstädtischen Residenz (Abb. 98).

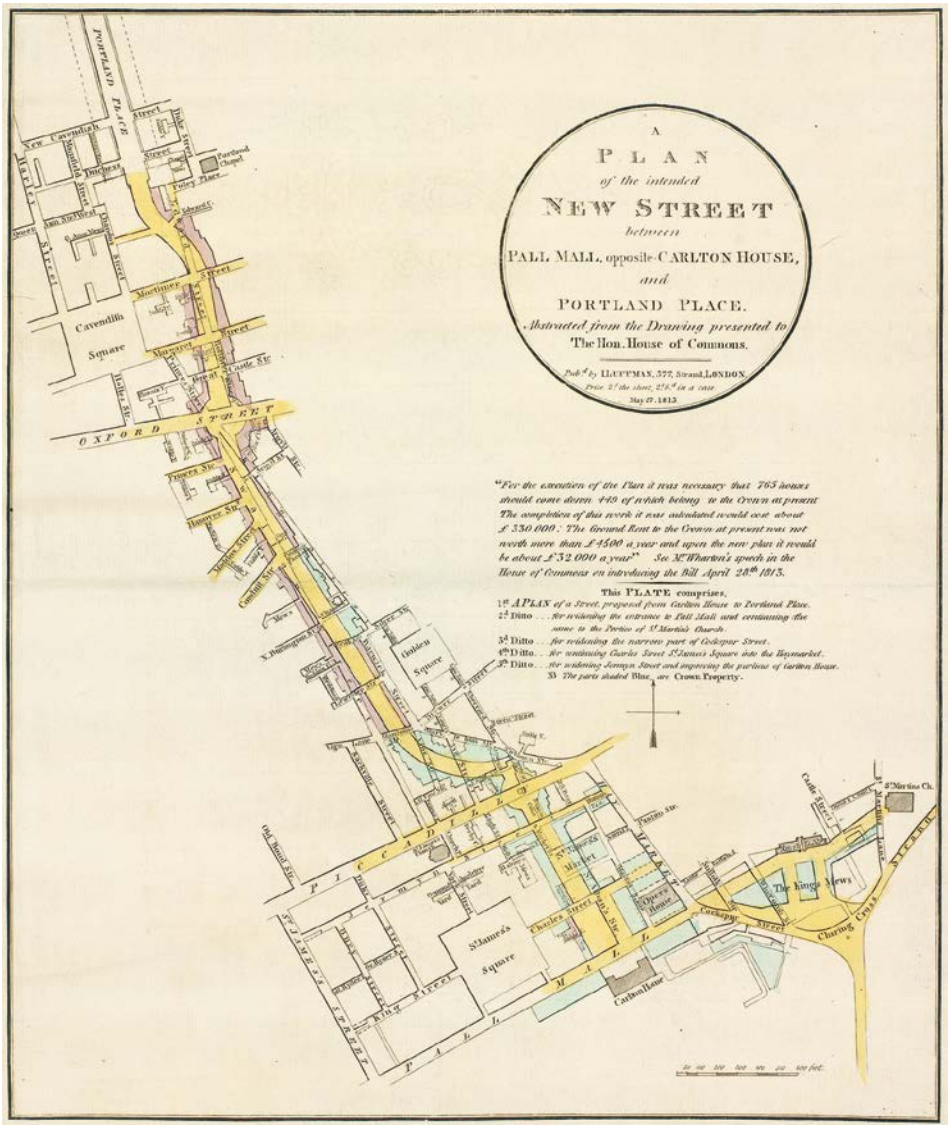
Im Norden war es der neue Park, dessen Südausfahrt als halbrunder Platz sozusagen als Trichter für die neue Straße vorgesehen wurde. Eine durchgehend gerade Straße anzulegen, war allerdings nicht möglich, so dass Nash mit zwei Rundplätzen an den Kreuzungen mit den großen Ost-West-Straßen der Oxford Street und Picca-

469 Summerson 2003, S. 209.

470 Flinn 2012.

471 Es handelt sich um das zweite Projekt Nashs, das er 1812 nach Änderungswünschen vorlegte und ausführlich kommentierte. Es ist mit seinen Erläuterungen publiziert in: First Report of the Commissioners of His Majesty's Woods, Forests, and Land Revenues 1812, Appendix Nr. 12, S. 83–98, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1812-003132?accountid=14571 [10.07.2025].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



97 John Nash: A Plan of the intended new street between Pall mall opposite Carlton House and Portland Place, 1813.

dilly, den »Circles«, die Richtungsänderungen der Straße ermöglichen wollte. Dabei wollte er mit einem zentralen Monument, mitten auf dem Platz an der Kreuzung mit Piccadilly, Carlton House einen eigenen »Point-de-Vue« verleihen, bevor die Straße um einen rechteckigen Platz mit einem öffentlichen Gebäude – sicher ein Theater oder Opernhaus – nach Norden abknickte. Bis zur Oxford Street plante Nash in die-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



98 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): Regent Street from Piccadilly, Radierung und Aquatinta, koloriert, 1822, Amsterdam, Rijksmuseum.

ser Phase der Überlegungen Arkaden. Er konnte für die städtebauliche Figur des »Circus« bei den Auftraggebern die Kenntnis der Bauten in Bath als Vorbild voraussetzen.

Die Arkaturen begründete Nash mit dem Schutz vor den Unbilden des Wetters. Für die Bewohner des ersten Stocks bildeten sie zudem eine Terrasse, von der aus sie mit den vorbeifahrenden Insassen der Kutschen Konversation treiben könnten. Offenbar rechnete er mit den Sorgen der Ladenbesitzer, dass die Arkadengänge – die 15 Fuß breit ausfallen sollten – den Geschäften Licht wegnehmen und Gesindel anziehen könnten. Er schlage aber keine Pfeiler vor, so Nash, sondern Säulen, »the receding form of which will preclude any shelter to those who may be disposed to commit nuisances«.[472] Nash argumentiert für die eingeschossigen Säulenarkaden also nach außen hin mit diesem Hilfsargument nicht ästhetisch, aus einer klassizis-

472 Nash, in First Report 1812 (wie Anm. 471), S. 104. Die Ausführung der dorischen Ordnung erfolgte in Gusseisen, das mit Stuck ummantelt wurde.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



99 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): View of the Quadrant in Regent Street, with the County Fire Office, 1822, kolorierte Radierung und Aquatinta, Amsterdam, Rijksmuseum.

tischen Haltung heraus. Es ist umstritten, inwieweit der Regent selbst Einfluss auf die Planungen des Jahres 1812 nahm und inwieweit sich Auftraggeber und Architekt in Konkurrenz zum napoleonischen Paris mit der Rue de Rivoli sahen.[473] 1812 befand sich Großbritannien im fortdauernden Krieg mit Frankreich, und ein Ende war nicht absehbar. Konkurrenz war denkbar, Nachahmung hingegen weniger angebracht. So kann die Rue de Rivoli, deren Baufortschritt in diesen Jahren zu wünschen übrig ließ, grundsätzlich eine städtebauliche Unternehmung dargestellt haben, die es in London zu verbessern und übertreffen galt.

Gegen die geplante Führung der Straße protestierten einflussreiche Anlieger des Cavendish Squares, an dessen Ostseite die neue Straße so dicht heranrückte, dass die Grundstücke dort nur noch sehr geringe Tiefe aufgewiesen hätten. Der kurvige Verlauf der Straße in diesem Bereich am südlichen Ende des Portland Place verdankt

473 Für eine Einflussnahme sprechen sich aus Davis 1973, passim; Arnold 1995; dagegen plädiert nach erneuter Durchsicht der Quellen Anderson 2009.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sich dieser Intervention, in deren Folge die Einmündung in die Oxford Street weiter östlich als geplant erfolgte. Nur der Quadrant erhielt die Arkatur, die allerdings schon um die Mitte des Jahrhunderts abgerissen werden sollte (Abb. 99).[474]

Zwischen der Vorstellung, die Straße möglichst einheitlich zu bebauen, wie es im Waterloo Place vor dem Wohnsitz des Regenten realisiert wurde, und der Bebauung der Straße, die im Wesentlichen in den 1820er Jahre erfolgte, lagen nicht nur die wirtschaftlichen Krisenjahre, die das Kriegsende 1814 bzw. 1815 nach sich zog, sondern auch der begründete Verdacht, dass der Regent, ab 1820 König Georg IV., allzu ausgabenfreudig sei. Die Kosten, die die Anlage von Park, Kanal und Straße erzeugten, lagen um ein Vielfaches über den veranschlagten Ausgaben, so dass sich die öffentliche Meinung gegen Nash und seine augenscheinlich extravagante Planung richtete.[475]

Die Regent Street ist ein frühes Beispiel für ein Projekt, das in London städtebauliche Vorstellungen einer möglichst geraden Durchfahrtsstraße mit hohem Aufwand in ein teilweise dicht bebautes Viertel hineinbrachte. Es war auch ein Vorhaben, das in einem wenig von der Forschung diskutierten Aspekt den Weg von Truppen in das Zentrum der Stadt erleichtern und schneller machen sollte: Denn Charing Cross, das von Anfang an in der Planung als Endpunkt gesetzt war, galt als Ort von Versammlungen und Aufruhr, wobei immer wieder die Gordon Riots von 1780 als Exempel aufgerufen wurden. Tatsächlich dürfte die diffuse Sorge, dass die Ereignisse der Französischen Revolution nach England »überschwappen« könnten, einen Grund dafür gebildet haben, warum seit den ersten Ideen von 1797 die gute Verbindung vom Norden her gefordert wurde.[476] Die Regent Street als Geschäftsstraße mit gehobenem Anspruch und den Prunk vortäuschenden Fassaden der Gebäude ließen später diesen Zweck der Straße, auch als Aufmarschachse des Militärs in die Stadt hinein zu dienen, vergessen. Mit der Regent Street wurden, um an dieser Stelle zu resümieren, in einer einzigen städtebaulichen Maßnahme mehrere Ziele verfolgt, und es mischten sich funktionale, ästhetische und politische Aspekte: eine gute Erschließung des neu angelegten Quartiers in Regent's Park, die die dort errichteten Wohnungen attraktiv machen sollte; eine Trennung der sozial und ökonomisch ungleichen Stadt-

474 Ein Aquarell von John Wykeham Archer von November 1849 zeigt die Abrissarbeiten (London, British Museum, Nr. 1874,0314.343).

475 Die Kritik galt aber eher den Fassaden der Bauten als der Straßenführung. Siehe dazu die Karikatur auf den »Nashional Taste« von George Cruikshank vom 07.04.1824, die Nash auf der Spitze des Kirchturms von All Soul's Church, Langham Place, zeigt (koloriertes Exemplar in der Sammlung des Royal Institute of British Architects, Inv. Nr. RIBA21572, https://www.ribapix.com/satirical-cartoon-showing-john-nash-balancing-on-the-spire-of-all-souls-langham-place-london_riba21572 [09.07.2025].

476 Zum Kasernenbau am Regent's Park vgl. Douet 1998, S. 108; außerdem Arnold 1995, S. 43–47; Archer 2000, S. 57–74.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

teile des Westens und des Nordens Londons; eine durch die Ladengeschäfte und die Architekturen glanzvolle, über London hinausweisende, breite und moderne Straße, die zugleich eine Promenade für Kutschenfahrten und Fußgänger sein sollte. Damit verband sich ein Beitrag zur Sicherung der Ordnung der Stadt, für den Fall, dass die Ordnungskräfte eingreifen müssten, und selbstverständlich waren sichere und regelmäßige Einkünfte für die Krone willkommen, die sich aber von den Immobilienspekulanten absetzen musste und die aufgrund der Rechenschaftslegung vor dem Parlament einer besonderen Kontrolle unterlag.

4.1.4 Paris unter Napoleon III.

Vor den umfassenden städtebaulichen Erneuerungen, die im Second Empire in Paris durchgesetzt wurden, verblassen im kulturellen Gedächtnis und in der Forschungsgeschichte zu den großen europäischen und nordamerikanischen Städten Einzelmaßnahmen, die die Stadtstruktur punktuell veränderten, wie beispielsweise die Regent Street in London oder die Rue La Fayette und die Rue Rambuteau in Paris. Auch die Gesamtpläne für die neu entstehenden Großstädte an der nordamerikanischen Ostküste wie Washington und New York sind in den Diskussionen zur großstädtischen Straße wenig präsent.[477] Anders als in Paris und London konnte in diesen Fällen auf quasi unbebautem Terrain geplant und gebaut werden, eine Rücksichtnahme auf die Rechte der indigenen Bevölkerung lag nicht im Horizont der Planer und Entscheider. Wie selbstverständlich um die Mitte des 19. Jahrhunderts in der westlichen Welt das Straßennetz aus sich regelmäßig kreuzenden gerade verlaufenden Straßen war, wenn sich dafür in den alten Städten die Gelegenheit bot, zeigt auch der Wiederaufbau Hamburgs nach dem Großen Brand.[478] Es ist beim jetzigen Stand der Forschung nicht zu entscheiden, was mehr zu der weit verbreiteten Kenntnis des Pariser Stadtumbaus beitrug: die Fakten, insbesondere die tatkräftig erscheinende zügige Umsetzung des Straßendurchbruchs und des Neubaus; die systematisch realisierten Eigenschaften dieser Straßen mit der Trennung von Fußgänger- und Fahrverkehr durch die Anlage von Trottoirs; die Möblierung mit schattenspendenden Bäumen, Sitzbänken, Briefkästen, Trinkbrunnen, Kiosken, Urinoirs usw.; die technische Ausstattung für Medien (Wasser und Gas), später auch Elektrizität und Entsorgung durch Abwasserkanäle; die Bebauung mit mehrgeschossigen Zeilen von breiten Häusern mit einheitlicher Höhe, deren Fassaden aus Stein und mit eisernen Balkonbrüstungen bei verhältnismäßig geringer Variationsbreite ein geschlossenes Erscheinungsbild ergaben und den Eindruck von Wohlstand gegenüber dem Straßenbild alter Quartiers mit ihren zumeist verputzten schmalen

477 Ballon 2011, S. 27–48.
478 Jung-Köhler 1991; Horbas/Pelc 2002.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

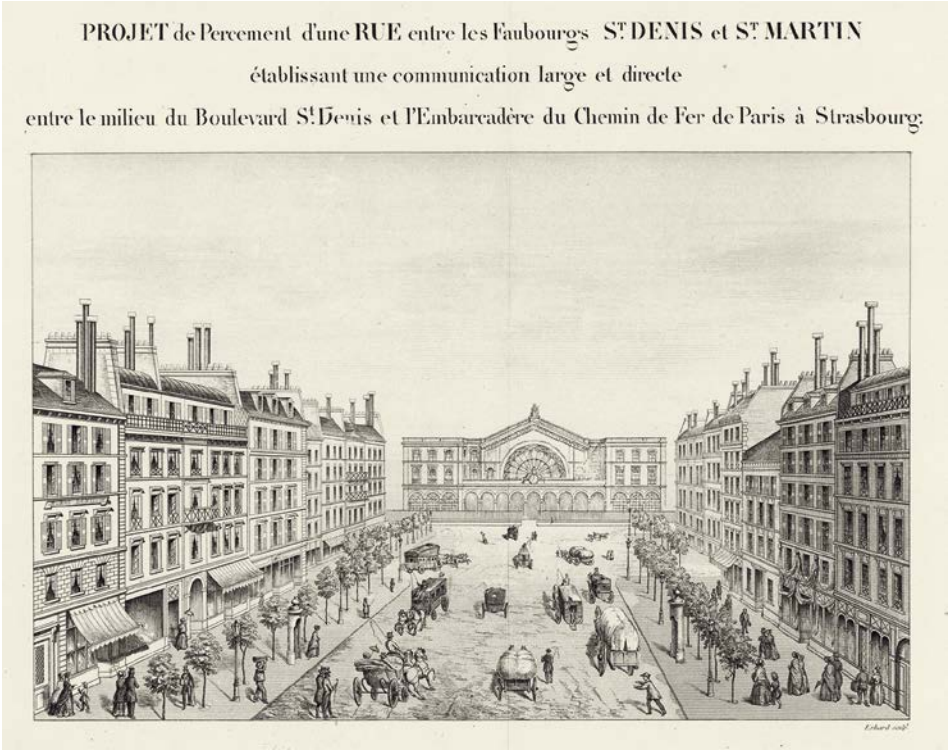
Häusern vermittelten, und schließlich eine Propagierung der Errungenschaften, die teils von Kaiser und Präfekten gesteuert wurde, wie die feierlichen Eröffnungsfeiern und die Weltausstellungen, die durch Print- und Bildmedien verbreitet und in der Fachpresse diskutiert wurden. Oder die nach den ersten Eröffnungen neuer Straßen einsetzende und wachsende Kritik: Hierzu gehörte die Feststellung der Verluste an historischer Bausubstanz und die Schaffung eines Konzepts des »Vieux Paris«, die Beobachtung der massiven sozialen Folgen für die in die Peripherie vertriebene Bevölkerung und der Mangel an baulichen, verkehrlichen Lösungen für diese große und wachsende Gruppe an Personen, deren Arbeitskraft bei guter Konjunktur gebraucht wurde, die aber sonst ein Potential für politische Unruhen bot; sowie die Erkenntnis, dass sich im Netz neuer Straßen bei unbestreitbarer funktionaler und stadthygienischer Effizienz ein imperialer Machtanspruch manifestierte, der je nach politischer oder kultureller Prägung verschiedene Aspekte heraushob: aus Sicht der innenpolitischen Opposition die Möglichkeit, die Straßen als Aufmarschstrecke für das Militär aus den strategisch platzierten neuen Kasernen ins Zentrum zu nutzen, oder aus Sicht der britischen Eliten der Verlust an ästhetischen Freiheiten, die in den Pariser Straßen von Bauherren nicht mehr verwirklicht werden könnten.

Georges-Eugène Haussmann war im Sommer 1853 von Napoleon III. zum Präfekten ernannt worden. Im Folgenden soll hier die Haussmannisation von Paris, die in der Forschung vielfach und vertieft untersucht worden ist, nicht ein weiteres Mal in ihrer Gesamtheit dargestellt werden. Von der älteren Forschung sind vor allem die Publikation zur Ausstellung von 1991 mit den Beiträgen von Jean des Cars und Pierre Pinon[479] sowie das Buch von David Jordan[480] hervorzuheben. Die jüngere Forschung hat mit der Wiederauffindung der Papiere und der Publikation des »Rapport« der *Commission de l'embellissement de Paris*, die Napoleon III. im Frühherbst 1853 einsetzte, durch Pierre Casselle,[481] dann durch die Arbeiten von Nicholas Papayanis[482] und zuletzt von Elisabeth da Costa Meyer[483] die Rolle Haussmanns in der Konzeption der Planung zurechtgerückt.

In die Übergangsphase von Zweiter Republik zum Second Empire, noch vor den Staatsstreich vom 18. Brumaire, fällt 1851 das *Projet de percement d'une rue entre les faubourgs St Denis et St Martin, établissant une communication large et directe entre le milieu du boulevard St Denis et l'embarcadère du Chemin de fer de Paris à Strasbourg* (Abb. 100).

479 Des Cars/Pinon 1992.
480 Jordan 1995.
481 Casselle 1997; Casselle 2000.
482 Papayanis 2004.
483 Da Costa Meyer 2022.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



100 Projet de Percement d'une Rue entre les Faubourgs St. Denis et St. Martin, Ausschnitt, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Signiert ist es von Alf[red] de Chambine, einem »notable« des Viertels.[484] Von den nicht wenigen Anregungen, die in mehreren Zonen der Stadt von wohlhabenden Geschäftsleuten ausgingen, unterscheidet sich Chambines Vorschlag vor allem dadurch, dass er einen Plan und eine Ansicht der neuen Straße zusammen mit den Argumenten publizierte, also einen gewissen öffentlichen Druck gegenüber dem Präfekten, damals Jean-Jacques Berger, und den städtischen Behörden zu erzeugen versuchte. Die Mischung von funktionalen, d. h. ökonomischen und politischen mit ästhetischen Argumenten – in dieser Gewichtung – vereint die Idee mit vielen Vorhaben dieser Jahre: Es geht um: »Utilité, grandeur pour la Ville, pour les Arts, pour le Commerce. Sureté, facilité de circulation [...] Salubrité, assainissement et propreté.« Es geht um

484 Zum Vorgang vgl. Pinon 2016, S. 229. Vgl. auch Le Moniteur de la Mode. Journal du Grand Monde, April 1858, S. 16–18, wonach Alfred Cadet de Chambine »fils d'un ancien employé supérieur du ministère de l'intérieur« sei. Nach der Ablehnung seines Vorhabens durch die Préfecture habe sich Chambine direkt an den Kaiser gewandt. Die Vorlage für den Druck stammt von Édouard Lefèbvre-Norville.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die »mise en évidence« des neuen Bahnhofs, der einen der schönsten Bauten von Paris darstelle, durch den Fernblick vom Boulevard aus; um das »Résultat stratégique important, et destruction complète d'un centre d'insurrection dangereux, aux Portes Saint Denis et Saint Martin. Introduction d'une population aisée dans un quartier d'ouvriers, mélange avantageux et favorable aux classes laborieuses.« Die neue Straße sei ein starker Impuls für die Bauwirtschaft und diene der Arbeitsbeschaffung; sie werde die Steuereinnahmen für den Staat und die Stadt wachsen lassen. Chambine ist das Sprachrohr einer »*Assemblée générale des habitans et propriétaires, présidée par le Maire du 5^e^ Arrond.t*«, die auch einen Vorschlag zur abschnittsweisen Realisierung und zur Finanzierung macht. Armand Bertin will im *Journal des Débats* im Mai 1851 Druck auf die Stadt ausüben und erwähnt, die Bürger hätten sich »presque'à unanimité«[485], auf diesen Vorschlag verständigt. Bürger – das sind die Hauseigentümer und wohlhabenden, Geschäfte betreibenden Mieter, die ohne dass sich dies in den Zeitungen bemerkbar macht, offen über den Vorteil der Unterdrückung und Sanierung eines bekannt unsicheren »quartier insalubre« schreiben.

Die 20 m breite Straße – hier könnte die Rue La Fayette das Muster gewesen sein – stellt sich die *Assemblée* als Durchbruch durch die tiefen »ilôts« zwischen den Faubourgs St. Denis und St. Martin vor, als eine baumbestandene Allee mit breiten Trottoirs. Die Nutzung der Grundstücke und die Hausfassaden zeigt das Blatt allerdings noch ganz in der Art der Bebauung aus der späten Julimonarchie. Die Häuser sind mit zwei bis maximal sieben Fensterachsen eher schmal, die Zahl der Etagen ist unterschiedlich, folglich fallen die Höhe der Häuser und der Verlauf der horizontalen Gliederungselemente unterschiedlich aus. Allein die Nutzung des Erdgeschosses ist überall identisch, in jedem Haus gibt es Ladengeschäfte, manche besitzen Markisen, manche brauchen keinen solchen Sonnenschutz. Kioske auf beiden Seiten der Straße dienen wohl als Schutz für die wartenden Fahrgäste des Omnibuses, jedenfalls hält auf der vom Bahnhof kommenden Straßenseite ein Wagen auf die dort wartende Dame zu. Straßenansichten sind – wie oben geschildert – in Paris eine Seltenheit, und insofern verdient die in vieler Hinsicht altmodische Vorstellung der neuen Avenue Beachtung. Der Zeichner legt jedenfalls mehr Wert auf ein angenehmes Bild und die vollkommene Freistellung der Bahnhofsfassade für den Blick als auf die Übereinstimmung der Hausfassaden mit dem Plan. Die Stadt zögerte vor der enormen finanziellen Belastung, die durch die Kosten für die Entschädigungen der Hauseigentümer und den Straßenbau auf ihre schwer belasteten Kassen zukam. So nahm sich der Kaiser selbst des Vorhabens an und verfügte per Dekret am 10. März 1852 den Bau – viel breiter, nämlich insgesamt 30 m, so dass die Fahrbahn mit 14 m Breite und die Trottoirs sich in der Breite annähernd die Waage halten.[486]

485 Journal des Débats, 30.05.1851.

486 Maße nach Journal des Débats, 02.08.1852, S. 2. Das dort erwähnte Zeitziel für die Vollendung mit

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Es ist nicht verwunderlich, dass der Kaiser wenige Monate nach seinem auch militärisch durchgesetzten Staatsstreich in seinem Dekret die Beherrschung eines Bezirks von Aufständischen nicht erwähnt. Vielmehr werden neben der unstreitigen Verbesserung der Zirkulation des Verkehrs die Wertsteigerung für die Grundstücke an der Straße, das Einvernehmen mit den Anrainern und die Sanierung eines »Quartier populeux« betont. Zudem handele es sich um eine Maßnahme, Arbeitsplätze zu schaffen.[487] Die Finanzierung war erst im Herbst 1852 gesichert, als eine Konzession für den Bau an die Firma Ardoin, Ricardo und Cie. vergeben wurde und der Staat zu einem, die Stadt zu zwei Dritteln die erforderliche Subvention in Höhe von 7,750 Mio. Francs übernahmen.[488]

Die Kommunikation der verschiedenen Ziele des neuen Straßennetzes war ebenfalls am Boulevard de Strasbourg erprobt worden. Während in den internen Dokumenten ungeschminkt von der Niederschlagung von möglichen Aufständen, den guten Zuwegungen für die Truppen die Rede war und sich Kaiser und Präfekt in Übereinstimmung mit den Besitzbürgern und der Finanz wissen konnten, trat dieser Aspekt nach außen nur in abgemilderter Form hervor. Das trifft auch auf die sieben Eckpunkte zu, die der Kaiser ein Jahr nach dem Vorlauf am Boulevard de Strasbourg 1853 der Arbeit der *Commission de l'embellissement de Paris* für ein Gesamtkonzept mitgab. Sie sollen hier in Auszügen referiert werden, weil damit die Prinzipien, nach denen sich Haussmann als bereits amtierender Präfekt würde richten müssen, niedergelegt sind. Danach sollten alle neuen Hauptdurchgangsstraßen auf einen der Bahnhöfe zuführen; die Höhe der Häuser in einer Straße sollte deren Breite auf keinen Fall überschreiten; die Straßen konnten da abknicken, wo ein »monument« oder ein schönes Gebäude geschont werden müsse, so dass man sich der Tyrannei der geraden Linie nicht unterwerfen müsse; in der Reihenfolge der Arbeiten sollte nach der Fortführung der Rue de Rivoli bis in den Faubourg Saint-Antoine mit der Verlängerung des Boulevard de Strasbourg, der an der Gare de l'Est ansetzte, bis zur Seine begonnen werden. Auch wenn in diesen Punkten das soziale und politische Konfliktpotential nicht angesprochen wird: Die Kommission bearbeitete die Lage und die Erschließung der Kasernen in der Stadt in einem der Anhänge ihres Rapports: »On ouvrant dans Paris de grandes voies stratégiques, il semble opportun de ne pas négliger le point important de bon emplacement des troupes«, heißt es dort und damit klarer als im Haupttext.[489]

---

zehn Monaten wurde um mehrere Monate überschritten: Die Abrissarbeiten waren erst 1854 abgeschlossen, die Eröffnung des Boulevards für den Verkehr erfolgte dennoch am 10.12.1853 (Pinon 1992b, S. 66).

487 Hier zitiert nach Journal des Débats, 12.03.1852.

488 Pinon 1992b, S. 66.

489 Casselle 1996, S. 654, dort auch das Zitat.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Über den militärischen Zweck der breiten geraden Straßen und des Gesamtplans von Paris gibt es Kontroversen, die sich in der Härte der Positionen durch die Verortung im jeweiligen politischen und urbanistischen Kontext verstehen lassen. Dies trifft insbesondere auf die Positionierung Henri Lefebvres von 1968 zu, der die Stadterneuerung des Second Empire als konterrevolutionäre Reaktion auf die Revolution von 1848 auffasste.[490] In neueren Untersuchungen differieren allenfalls das Gewicht des sicherheitspolitischen Aspekts bei der Planung und Ausführung im Zusammenwirken mit anderen Funktionen, wie dem Verkehrsfluss, der Modernisierung der Infrastruktur und der Flächensanierung alter und zu dicht besiedelter Stadtteile, sowie eines repräsentativen, imperialen Ausdrucks der Stadt, der nicht allein durch die Monumentalbauten zu erreichen war. Es gab erkennbaren Konsens zwischen den bürgerlichen Schichten, Vertretern der Industrie, des Handels und der Finanz sowie den Ladenbesitzern der lokal agierenden Geschäfte, dass politische Unruhen durch Abschreckung zu vermeiden und durch schnelle Unterdrückung durch das Militär niederzuschlagen seien.[491] Die Führung der neuen Straßen, vor allem im Osten der Stadt im sogenannten zweiten 1858 beschlossenen Netz, sorgte nicht nur für eine schnellere Umfahrung von der Madeleine bis zur Place de la Bastille, sondern bildete in Verbindung mit dem Bau der neuen Kasernen an der künftigen Place de la République (Place du Prince Eugène) und am Hôtel de Ville, die strategische Vorbereitung für etwaige Unruhen, die man aus den Arbeitervierteln fürchtete (Abb. 101).[492]

Aus Sicht des Auslandes war dieser Zweck der Pariser Boulevards evident: In den Londoner *The Building News* erscheint 1861 ein Beitrag zu den Pariser Bauten, mit dem Hinweis, in London müsse man sich nicht fürchten, und es gebe daher keinen Grund, »to imitate Paris by constructing military roads through our capital. We have no ›citadels of revolution‹ to be sapped by trenches disguised as streets.«[493] Ildefons Cerdà, dessen 1859 erschienene *Teoría de la Construcción de Ciudades* die erste umfassende Theorie des Städtebaus darstellt, zieht Paris als Begründung für seine

490 Lefebvre 1996, S. 156–164. Zur Auseinandersetzung mit Lefebvre in der Kritik an den Sanierungswellen nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts vgl. Schmid 2005; Butler 2010; Epstein 2019. Epstein wird man vorhalten können, dass er die Interessen der Akteursgruppen zu wenig berücksichtigt, aber in der Kritik an der wesentlich monokausalen Interpretation Lefebvres wird man ihm Recht geben. Vgl. auch Bourillon 2002; Faure 2008. Eine gute Zusammenfassung aller Positionen bei Da Costa Meyer 2022, S. 35–37.

491 Da Costa Meyer 2022, S. 35–37, zur Übereinstimmung der Interessen mit der Bourgeoisie.

492 Das sogenannte »deuxiéme reseau« wurde gemäß des Dekrets vom 18. März 1858, dem sogenannten *Traité des 180 millions* anders finanziert: Demzufolge musste die Stadt Paris drei Viertel der Kosten tragen, den Rest finanzierte der Staat, bis zu einer Gesamthöhe von 180 Mio. Francs. Zu den insgesamt drei *reseaux* von neuen Straßen vgl. Des Cars/Pinon 1992, S. 73–93.

493 London and Paris, in: Building News, Nr. 7, 08.11.1861, S. 897, hier nach Da Costa Meyer 2022, S. 35.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

101 Plan itinéraire de Paris, Paris, Bibiotheque historique de la ville de Paris.

Planungen für Barcelona heran und erwähnt, dass die neuen geraden Straßen dazu verhalfen, den Aufstand von 1856 deutlich schneller niederzuschlagen als alle anderen zuvor.[494]

»Ein Element beherrschte alle anderen: die Straße, der Boulevard, gerade wie ein Kanonenschuß und scheinbar endlos,« schreibt Sigfried Giedion in seiner erstmals 1941 erschienenen Gesamtdarstellung des westlichen Städtebaus und fasst damit sowohl die Differenz zu dem von Platzanlagen charakterisierten Städtebau Londons als auch die politisch-militärische Grundlegung der Pariser Pläne zusammen.[495] Giedion, der sichtlich größere Sympathien zur Londoner Entwicklung hatte, übersah, dass auch in London Aspekte des schnellen militärischen Eingreifens mit der Regent Street, in dem Projekt, das die Krone verantwortete, eine Rolle spielten. Cerdà reißt nur kurz an, dass nicht allein ein Netz aus geraden Straßen, sondern

494 Cerda 1999, S. 132–135. Teoria 1859, § 1423.

495 Giedion 2015, S. 442. Da Costa Meyer 2022, S. 35, weist darauf hin, dass der Hinweis auf die Kanone bereits durch Peets, Elbert: Famous town planners I. Haussmann, in: Town Planning Review 12, 1927, S. 181–190, erfolgt sei.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

auch ebene oder mindestens gleichmäßig schräg nivellierte Straßen für den vollen Nutzen von Feuerwaffen erforderlich seien. So habe man in Paris die Boulevards an einigen Stellen – gemeint ist der Boulevard Saint-Martin – nivelliert.[496] Sehr lange, sehr breite, sehr gerade Straßen machen Nicolas Goulet zufolge, der 1808 die zeitgleichen Arbeiten Napoleons I. rühmt, die Schönheit einer Stadt aus.

> Une ville est toujours belle lorsque ses rues sont très-longues, très-larges et bien alignées, parce que ce moyen seul suffit pour lui procurer de l'air, de la propreté, de la salubrité, de la sûreté, une circulation facile, et des points de vue agréables.[497]

Luft, Sauberkeit, Gesundheit, Sicherheit, ein leichtgängiger Verkehr sowie angenehme Blickpunkte werden auf diese Weise erzeugt. Sie sorgen für die Schönheit, die Goulet aus dem aufklärerischen Verständnis heraus als Einheit von funktionalen und ästhetischen Eigenschaften versteht.[498] Dass gerade Straßen den Durchzug von (frischer) Luft ermöglichen, erscheint in den Ratgebern zum Städtebau unter Bezug auf Vitruv immer wieder und regelmäßig in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Sicherheit, die Goulet ebenfalls nennt, meint die Sicherheit vor Bränden, nicht die vor Kriminalität oder gar politische Sicherheit. Dass es in Paris ganze Zonen mit schlechter Luft gab und sich die neuen Viertel außerhalb der Boulevards wegen der breiten geraden Straßen und der lockeren Bebauung positiv heraushoben, wurde im medizinischen Diskurs der Restauration und der Julimonarchie beobachtet.[499] Allerdings verlagerte sich die Diskussion zur »insalubrité« zunehmend auf die dicht besiedelten Viertel im Zentrum der Stadt: Vor allem nach dem Cholera-Ausbruch von 1832 wurde der Durchbruch neuer Straßen durch diese Viertel und damit auch der Flächenabriss zum wesentlichen Thema gemacht.[500] D. h.: Nicht der breiten Straße selbst wurde eine gesundheitsfördernde Eigenschaft zugeschrieben, sondern

496 Cerda, Ildefons: Teoría de la Viabilidad Urbana y de la Reforma de Madrid, 1861, § 766, nach Cerda 1999, S. 134. Die Arbeiten am Boulevard Saint-Martin wurden 1850 und 1851 ausgeführt und verbesserten durch die Beseitigung eines mehrere Höhenmeter umfassenden Anstiegs die Durchfahrt für die Zugtiere (Lazare/Lazare 1844–1855, S. 519).

497 Goulet 1808, S. 10, vgl. Etlin 1977, S. 124.

498 Zu den Theorien des Städtebaus der Aufklärung hier nur Papayanis 2004, S. 13–61; vgl. auch den Arrêté du ministère de l'intérieur. Plans d'alignement de Paris, 23 nivôse an v (12.12.1796) concernant les redressements et élargissements qui s'opèrent successivement dans les anciennes rues de Paris, et considérant qu'ils ont essentiellement pour objet la sûreté publique, la facilité des communications et l'assainissement des quartiers trop resserrés et qui renferment des foyers de corruption et d'insalubrité qu'il est instant de détruire par tous les moyens possibles (Davenne 1858, S. 319).

499 Z. B. Lachaise 1822, S. 46, S. 149 und Benoiston de Chateauneuf 1834, S. 37. Vgl. Thalamy 1977; Barles 1999; Papayanis 2004, S. 99–103.

500 Benoiston de Chateauneuf 1834, S. 201f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ihrer Voraussetzung – der Zerstörung des ungesunden Baubestandes. Sanierung (»assainissement«) entstand folglich mit der Anlage der breiten Straßen. Die Durchlüftung der Stadt mochte weiterhin ein Ziel sein, sie wurde jedoch nicht mehr als Begründung angeführt. Dagegen wurde das Potential zur Beherrschung der als unruhig bekannten Viertel neu in die Argumentation aufgenommen. Nachdem im Ancien Régime die Verteidigung der Stadt gegenüber einem äußeren Feind im Zentrum der Anstrengungen stand, wurde damit möglicherweise ein neues innerstädtisches Sicherheitsthema aufgerufen: Die gerade, breite Straße, die in Verbindung mit den Kasernen stand, wurde zum Instrument der militärisch durchsetzbaren Herrschaft.[501]

Es mag deutlich geworden sein: Auch im Paris des Second Empire flossen in der Begründung für neue breite und möglichst gerade geführte Straßen ökonomische, politische und ästhetische Aspekte zusammen. Es ist bemerkenswert, dass sich die Beteiligten, Präfektur, Hof, Planer und Architekten, kaum dafür interessierten, die Realisierung ihrer Konzepte in gebauten und feierlich eröffneten Architekturen medial zu begleiten. Fotografische Editionen blieben den Monumentalbauten wie dem Louvre oder der Oper vorbehalten, deren Bau und fertige Gestalt im Auftrag des Hofs fotografisch festgehalten wurden. Die Presse tat sich schwer damit, einen geeigneten Modus zu finden, in dem die Bildberichte über die neuen Boulevards gehalten werden konnten. In der *Illustration*, die sich die Information und Bildung ihrer Leserinnen und Leser zur Aufgabe gemacht hatte, wurde zwar über den Fortgang der Arbeiten und über die feierliche Einweihung des Boulevard de Sébastopol berichtet und dazu Anfang April eine Ansicht der Straße angekündigt, sie erschien allerdings erst im Juni 1858, dann aber ohne Erläuterungen (Abb. 32).[502] Richard Principal Leitch begibt sich in seiner Version auf die Straße selbst, um den Leserinnen und Lesern der *Illustrated London News* im Mai 1859 in einem separaten Farbdruck, der sich auch als Wandschmuck eignet, einen Eindruck von der Pracht des neuen Boulevards zu übermitteln (Abb. 102).[503]

Der Blick geht mit dem Tempo der kaiserlichen Kürassiere, die von rechts hereintraben, über den Square den Boulevard entlang nach Norden. Man ahnt die Länge der Straße, die sich in der Ferne verliert, und die Fassaden sind prächtig, prächtiger als in

501 Dies war neu, denn der Bau von Kasernen erfolgte auch nach dem Siebenjährigen Krieg ab 1764 weiterhin unsystematisch und verteilt über die Stadt und ihre Faubourgs, wobei der Faubourg Saint-Antoine bis in die Julimonarchie ausgespart wurde (Chagniot 1985, S. 396–409; für den Stadtplan vgl. die Karte mit den rot markierten Kasernen aus der Arbeit der *Commission de l'embellissement de Paris* von 1853 (Bibliothèque de la ville de Paris, Ms 1783 (da Costa Meyer 2022, Abb. 1. 9, hier Abb. 101). Binnenstädtische bauliche Instrumente waren in der Stadt der Frühen Neuzeit die Sperren der Straßen mittels Ketten und die Zitadelle. Beide dienten ebenso der Abwehr äußerer Feinde wie – auch als Herrschaftszeichen – innerer Unruhen. Küntzel 2013; Schütte 2018.

502 Zu diesem und ähnlichen Blättern Kampmeyer-Käding 1990, S. 50f.; Palmbach 2001, S. 122f.

503 The Illustrated London News, 21.05.1859.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



102 Richard P. Leitch (Zeichner): Boulevard de Sébastopol, Paris, Paris, Musée Carnavalet.

der Realität, denn auf dem farbigen Druck sind die Gitter an den Fassaden sämtlich als vergoldet wiedergegeben. Thema sind zudem die Personen auf der Straße, die vornehmen Paare und Kutschen, die von den Kürassieren zum Halten gezwungen werden, die Straßenjungen, die mit den Soldaten mitlaufen, und eine unüberschaubare Menge auf dem linken Trottoir. Die Kreuzung und ihre Ausstattung mit der kaiserlichen Garde zeigte Leitch nicht ohne Nebengedanken: Zwar war hier auch die Tour Saint-Jaques eine Attraktion, die Umbenennung des neuen Boulevards vom Boulevard du Centre zum Boulevard de Sébastopol entsprang aber nicht nur dem Augenblick. In den Straßennamen Rivoli und Sébastopol manifestierte sich »la gloire de nos armes depuis Rivoli jusqu'à Sébastopol«, eine imperiale Kontinuität, wie Napoleon III. in seiner Rede bei der Eröffnung des Boulevards betonte, zu der Teile aller Truppen, der Garde, der Nationalgarde und der Linientruppen, Spalier standen. An der Kreuzung sollte 1859 die Rückkehr der als siegreich gefeierten Truppen aus dem Italienfeldzug fotografiert werden.[504] Militäraufmärsche hatten hier gut Platz.

504 Entrée Napoléon III/Rue Rivoli (Paris). Retour de l'armée d'Italie, 1859, anonyme Stereoskopie,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

4.2 Akteure in Paris und London

Die *Illustrated London News* gingen freundlich mit der Konkurrenz um, die britischen Experten waren überwiegend kritisch: Während sie die »battle of styles« ausfochten und sich mit den individuellen Wünschen ihrer Auftraggeber auseinandersetzen mussten, hatten sie es in Paris mit einer Haltung zu tun, die nicht nur einheitliche Fassadentypen für Wohn- und Geschäftshäuser, Kaufhäuser, Banken u. a., sondern überhaupt ein einheitliches Bild der Straße erzeugte. Für die Durchsetzung einer langen großen Straße im Zentrum einer großen Stadt waren politische und administrative Strukturen erforderlich. Die Differenzen zwischen den Verhältnissen in London und Paris sollen hier knapp skizziert werden, da sie nicht nur die Baumaßnahmen selbst prägten, sondern unterschwellig auch die verschiedenen ästhetischen und politischen Bewertungen der Straßenführung und der Fassaden beeinflussten.

In beiden Städten gab es eine städtische und eine königliche (kaiserliche) Bauverwaltung. Damit hören die Gemeinsamkeiten auf. Denn das Stadtgebiet von »London« bestand aus den Städten London, der City, und Westminster sowie Southwark und war zudem über mehrere Counties verteilt. Paris dagegen war rechtlich gesehen eine einzige Stadt, zudem mit festen Grenzen, die durch die Befestigungsanlagen definiert wurden.[505] Durch die Eingemeindung einiger Vorstädte im Jahr 1860 wurde das Stadtgebiet letztmalig vergrößert. Die Verwaltungsstrukturen waren daher auf die Stadt, seit der Revolution auf das *Département Seine* und die Krone aufgeteilt.[506] Trotz zahlreicher Neuformierungen, die sich mit den politischen Veränderungen einstellten, können die beiden zentralen Instanzen, der Stadt einerseits und der Krone, die die Präfekten der *Départements* ernannte, andererseits in einer langen Linie bis in das *Ancien Régime* zurückverfolgt werden. Eine Durchdringung der Institutionen auf einer institutionellen und einer personellen Ebene hatte eine lange Tradition.

Die Bauten, zu denen auch die Anlage neuer und die Veränderungen alter Straßen zählten, waren als »Bâtiments civils« die längste Zeit dem Innenministerium unterstellt. Im »Conseil des Bâtiments civils«, einem von sechs Architekten besetzten Gremium, wurde über die Pläne zum Straßennetz aller französischer Städte beraten. Den Mitgliedern war es jedoch untersagt, selbst Bauten zu errichten. Am

Amsterdam, Rijskmuseum, Inv. Nr. RP-F-F06222, URL: http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.654121.

505 Clifton 1993; Tyack 1993.

506 Ich folge hier Landau 1992 und Van Zanten 1994, S. 46–73. Bei näherem Hinsehen lassen sich etliche Verschiebungen in den Aufgaben der Institutionen feststellen, die an dieser Stelle nicht ins Gewicht fallen.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Ende der Julimonarchie hatte das *Conseil* an Reputation eingebüßt.[507] Da die Straßen von Paris als nationale, nicht als städtische Straßen eingestuft waren, war das *Conseil*, nicht die Stadt Paris für die Planung der Straßen in der Hauptstadt zuständig. Neben der Planung stand als separate Struktur die »Voirie«, die ebenfalls dem Innenministerium unterstellt war. Sie war für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen zuständig, wiederum unterteilt auf den Bereich des Neubaus und des Unterhalts, also unterschieden zwischen »extra-ordinaire« und »ordinaire«. Hier war das »office des plans« angesiedelt, daneben der »service des commissaires voyers«, die in unterschiedlicher Zahl für die Umsetzung und Überwachung in den Quartiers der Stadt zuständig waren, und schließlich, der *Prefécture de Police* unterstellt, der *Service d'architecture*, der im Baubestand für die Sicherheit und Disziplin auf den Straßen zuständig war.[508] In vielen Phasen bestand zwischen den beiden Strängen der Administration, der staatlichen und der städtischen, an der Spitze personelle Identität, so dass auf dieser Ebene Konkurrenzen gedämpft waren. Pläne mussten aber beide Stränge durchlaufen, was im Einzelfall durchaus zu kontroversen Entscheidungen führen konnte.[509] Nicht zu unterschätzen ist der Einfluss der untersten Ebene, der *Commissaires voyers*, auf die Gestalt der einzelnen Straße und ihrer Bebauung. Es war in den Quartiers ihre Aufgabe, »salubrité, sûreté, et l'embellissement de la Ville« durchzusetzen;[510] denn bei aller prozeduralen Absicherung durch die oberen Instanzen, z. B. der Pflicht, alle Pläne vorzulegen und genehmigen zu lassen, scheint es ein fortdauerndes Problem mit der »Compliance« der am Bau Beteiligten gegeben zu haben. Die Feststellung von Nicholas Papayanis, welche wichtige Rolle die Ingenieure, auf die sich die hochrangigen Bürokraten stützten, und nicht mehr die Architekten, bei der Stadterneuerung spielten, ist grundsätzlich richtig. Allerdings waren es nicht die diplomierten Ingenieure aus der École nationale des Ponts et Chaussées, sondern weiterhin Architekten aus der Akademie, nun École des Beaux-Arts, die auf den verschiedenen Ebenen in der Baubürokratie, der Regierung, der *Préfecture* und der *Préfecture de Police* die Stadtgestalt bestimmten.[511]

Dennoch scheint es rechtliche Hindernisse gegeben zu haben, angemessen einheitliche Fassaden der Häuser an den neuen Straßen durchzusetzen, die ja von

507 Pinon 2002. Van Zanten 1994, S. 51–53.

508 Van Zanten 1994, S. 66; Davenne 1858; Tulard 1976.

509 Zum Lauf durch die Instanzen bis zur Unterschrift durch den Innenminister vgl. Van Zanten 1994, S. 67; ähnlich im *Ancien Régime*, vgl. etwa die Korrektur an den Regelungen für die Höhe der Gebäude und die Form der Dächer vom 25.08 1784 (Lettres-patentes du roi concernant la hauteur des maisons de la ville et faubourgs de Paris, in: Davenne 1858, S. 314f.).

510 Arrêté du préfet de la Seine. Organisation du service de la voirie dans Paris, 28.09.1826, in: Davenne 1858, S. 421.

511 Papayanis 2004, S. 233, bezieht sich auf Foucault [2001] 2005.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Privatleuten errichtet und finanziert wurden. Den Maßstab für die Einheitlichkeit bildeten nicht Architekturtheoretiker oder das Baurecht, sondern offenbar die Vorstellungen des Präfekten Haussmann – woher auch immer sich diese speisten. Vorgeben konnte man Materialien, soweit sie mit dem Brandschutz begründbar waren. Vorgegeben waren ansonsten nur die Baulinie und die maximale Höhe des Kranzgesimses, in Abhängigkeit von der Breite der Straße, die 1859 bei Straßen von 20 m und mehr Breite noch einmal von 17,54 m auf 20 m, faktisch um ein zusätzliches Stockwerk, angehoben wurde.[512] Mit dem Hauptzweck der Straße, den Verkehrsfluss bestmöglich zu garantieren, konnten Vorsprünge reguliert werden – so wurden 1843 durch den damaligen Präfekten Rambuteau die maximale Tiefe von Pilasterschäften auf 10 cm und die von Balkonen, deren lichte Weite mindestens 6 m über Straßenniveau betragen musste, auf 80 cm festgesetzt. Weitere »servitudes« konnte die *Préfecture* nur auf eigenem Grundstück durchsetzen.[513] Daher mussten ab März 1852 Bauanträge mit Zeichnungen versehen sein – keine neue, offenbar aber nicht durchgehend befolgte Vorschrift.[514] 1855 legte Haussmann in einem Rundschreiben an die *Commissaires voyers* weitergehende Regelungen fest, wie immer in solchen Schriftstücken werden zuerst die Missstände als Ausgangspunkt und Begründung für die Regelung genannt.

> Jusqu'à ces derniers temps, l'administration de la voirie de Paris a laissé aux constructeurs de maisons la faculté de disposer à leur gré, dans la limite de la hauteur légale, les lignes des balcons, des corniches et des entablements.
>
> Il en est résulté un grave défaut d'harmonie entre les diverses constructions des mêmes groupes. La plupart des architectes privés, sans s'occuper, en effet, des lignes principales de façade des maisons contigües, ont, sur beaucoup de points, créé au droit des mitoyennetés, des brisures, des décrochements de ces lignes magistrales qui forment les effets les plus disgracieux, et ne déprécient pas moins, sous le point de vue du bon goût, chaque maison, que l'ensemble dont elle fait partie. L'ordonnance générale de la ville souffre de ce défaut d'harmonie, et le devoir de l'édilité était d'y remédier.
>
> C'est pour arriver à ce but que j'ai prescrit, dans les contrats de vente des terrains qui appartiennent à la Ville, l'insertion d'une clause qui oblige les acquéreurs à donner aux maisons de chaque ilôt les mêmes lignes principales de façade, de manière que les balcons continus, les corniches et les toits soient autant que possible sur les mêmes plans. [...]
>
> J'ai besoin d'expliquer que je n'entends pas astreindre tout constructeur à se rattacher servilement à toutes les lignes de façade des maisons contigües à la sienne. La richesse

512 Loyer 1994, S. 234.
513 Szambien, in: Des Cars/Pinon 1992, S. 250–256, hier S. 254; Van Zanten 1994, S. 71.
514 Van Zanten 1994, S. 71.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> de l'ornementation, la saillie et la sculpture des moulures, la coupe des balcons et des corniches restent soumises à son libre arbitre; il peut même, si sa maison se détache des autres par une disposition particulière qui en fasse une unité bien déterminée et complète, suivre ses inspirations, sans se préoccuper des hauteurs dans les constructions qui le touchent. Mais si les lignes magistrales de sa façade sont profilées dans toute la longueur, et se terminent aux murs mitoyens comme en pierres d'attente, sans pilastres qui les encadrent; si, en un mot, elle est construite de manière à ne pouvoir faire que la partie d'un tout plus considérable, il faut qu'elle se raccorde avec le surplus de l'îlot. […][515]

Architektur als Metier wurde so in Bezug auf die Fassaden auf die Rolle der Dekoration zurückgestuft. Das Recht, solche Vorschriften zu erlassen, leitet Haussmann aus der Pflicht ab, Zeichnungen mit den Bauanträgen einzureichen, folglich auch kontrollieren zu können – eine sehr kasuistische Begründung.[516]

Die Diagnose jedoch war richtig: Häuser wurden von Architekten, die ein Büro führten, für ihre Auftraggeber entworfen und gebaut. Die Pläne wurden zur Genehmigung eingereicht, außer der Einhaltung der Baulinie und der Höhen gab es nichts zu beachten, auch nicht hinsichtlich der Nachbarhäuser. Dementsprechend waren die althergebrachten Formen der Publikation von Architekturen für die Bauten an den neuen Straßen weiter in Gebrauch: Einzelne Gebäude wurden in Grundrissen und Fassaden in Sammlungen publiziert, wobei der städtebauliche Kontext keine Beachtung fand.[517] In diesen Publikationen blieb verborgen, dass sich die Fassaden zu einem Gesamtbild der Straße zusammenfügen sollten. Dies wurde erst nach und nach realisiert, wobei der eben zitierte *Circulaire* von 1855 eine Zuspitzung darstellt. Die Bilder des Boulevards de Strasbourg und des Boulevards de Sébastopol lassen erkennen, dass es immer noch Ausreißer gab, nicht nur im östlichen Abschnitt des Boulevards de Strasbourg, in dem die Vorgängerbebauung zunächst noch weiter existierte und lange noch in den Obergeschossen einige Baulücken sichtbar waren (Abb. 103).[518]

Zuspitzung bedeutete der *Circulaire* aber nicht nur hinsichtlich der Bauvorschriften und der Ästhetik der Stadt. Schon 1852 hatte Haussmanns Vorgänger dekretiert,

---

515 Recueil des actes administratifs 1855, Nr. 113, S. 387f.

516 Zu der schwierigen Rechtslage vgl. Davenne 1858, S. 140f. Als legalen Rechtsweg beschreibt Davenne die Enteignung »pour cause d'utilité publique«, die 1826 durch Beschluss des Kabinetts auch für den reinen Zweck des *embellissement* festgestellt worden war. Diesen Weg konnte Haussmann aus naheliegenden Gründen hier nicht beschreiten.

517 Vgl. u. a. Daly 1864; Serie Les Maisons les plus remarquables, in Moniteur des architectes. Revue mensuelle, de l'art architectural et des travaux publics, Paris (unregelmäßige Erscheinungsweise). Vgl. auch Lipstadt 1977; Saboya 1991.

518 Vgl. z. B. die Stereoskopie von Hippolyte Jouvin: Boulevard de Strasbourg, Amsterdam, Rijksmuseum, RP-F-F05538, URL: http://hdl.handle.net/10934/RM0001.COLLECT.257745.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

dass die Häuser von Paris alle zehn Jahre entweder neu anzustreichen oder, wenn die Fassade aus Stein errichtet war, zu säubern waren. 1854 wurden die Pflichten mittels einer Liste von Straßen, unter denen alle wichtigen Achsen und Plätze waren, konkretisiert – wohl mit Blick auf die Weltausstellung im darauffolgenden Jahr. Mit allen verfügbaren Mitteln sollte die Hauptstadt des Second Empire in einer Harmonie der Linien und der Materialfarben – hellem Stein oder Putz, Eisen und der grauen Dacheindeckung aus Zink oder Schiefer – beeindrucken. Das Bedürfnis nach Differenzierung konnte folglich seitens der Entwerfer und der Bauherren nur noch in den Details der Fassaden, der Ausstaffierung mit Pilastern, seltener auch Säulen, zumeist aber nur Fensterverdachungen, Konsolen und den Mustern der Gitter befriedigt werden. Von den alten Architekturbüchern, die alle Aussagen über ein Gebäude mit Grundrissen, Aufrissen und Schnitten treffen konnten, unterscheiden sich die neuen Publikationen folglich durch zusätzliche Tafeln, denen viele skulpturale Details der Fassade beigefügt sind. François Loyer hat analysiert, wie diese Individualisierung der Gebäude »dans le détail« erfolgte, so dass keine Fassade sich auf Kosten anderer optisch vordrängen konnte. Dabei sei auf zwei Bauteile besondere Aufmerksamkeit gerichtet worden: auf die Instrumentierung des Salons in der grundsätzlich symmetrischen Fassade, jeweils in Abstufung der Etagen, und auf die Inszenierung der Eingangstüre.[519]



103 Boulevard Sébastopol. Paris instantané, ca. 1865, Fotografie, Amsterdam, Rijksmuseum.

»French architecture was the state art, a circumscribed and refined arena for the expression of the character and power of the regime and the ›policing of society‹, parallel to ceremonial etiquette, dress, and furnishings,« betont Van Zanten.[520] Zwar haben die Monumentalbauten wie der Louvre und die Oper sowie das Straßennetz als Erneuerung des Stadtplans bei den Zeitgenossen und in der Forschung mehr Auf-

519 Loyer 1994, S. 246, S. 251.
520 Van Zanten 1994, S. 46.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

merksamkeit gefunden haben als die Wohnbauten an den Boulevards. Aber ohne die möglichst nicht unterbrochenen horizontalen Linien der Gesimse und der Balkone bei den möglichst breiten Fassaden, aber auch ohne die Baumreihen und das Mobiliar wäre die von den Zeitgenossen wahrgenommene »perspective sans fin« weniger eindrucksvoll ausgefallen.[521] Der neue, kaum mehr merkliche Rhythmus der Fassaden verstärkte den Effekt. Wie wichtig dieser Eingriff in die Rechte der Bauherrschaft und der Architekten für den monumentalen Eindruck war, den die Straßen des Second Empire vermitteln sollten und diesem Anspruch auch gerecht wurden, mag ein Rückblick auf die Ansicht des Boulevards de Strasbourg zeigen, die 1851 dem Projekt der Anwohner beigefügt worden war (Abb. 100). Vor allem trug der Eingriff dazu bei, die neuen geraden Straßen in erklärten Gegensatz zu den gekrümmten Straßen des Alten Paris zu setzen, die sie in neuer Breite, in neuer Ausstattung und Gleichförmigkeit durchquerten.

»The history of London's government in the nineteenth century is one of confusion and compromise. […] London's municipal government emerged out of a fog of local hostility and resistance,«[522] damit beginnt Lynda Nead ihre knappe Darstellung der Verwaltungsreformen für die Metropolis, so der Begriff, der alle Bereiche der Stadt, einschließlich des Borough of Southwark, umfasste. Die 1842 eingesetzten *Commissioners*, die an Königin Viktoria berichteten, wie »the most effectual means of improving the Metropolis, and of providing increased facilities of communication within the same« zu bewerkstelligen seien, hatten die vielen Stimmen und die daraus folgenden Interessenskonflikte vornehmer formuliert: London sei nicht nur extrem schnell gewachsen, und der

> central point of the commerce of the world; and […] there have arisen, and become established within it, classes of interests – municipal, commercial, and professional […] the magnitude and weight of which is without example in any other great city. These necessarily exercise, in several spheres, an extensive influence on the public opinion.[523]

Nead charakterisiert die Großstadt London als Gegenbild zu Paris und schreibt damit eine Sichtweise der Zeitgenossen fort.[524] Hier wird im nächsten Abschnitt diese Selbststilisierung der Briten weitergehend untersucht werden.

---

521 Le Moniteur, 30.03.1858, Vorbericht zur Inauguration des Boulevard de Sébastopol am 05.04.1858.

522 Nead 2000, S. 18.

523 First report of the Commissioners appointed by Her Majesty to inquire into and consider the most effectual means of improving the Metropolis, and of providing increase facilities of communication within the same, London, 27.01.1844, S. 3, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1844-021694?accountid=14571 [11.07.2025]. Aufgabe war, die diversen Pläne zur Etablierung des Embankment der Themse zu bewerten.

524 Nead 2000, S. 6f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Organisation der Akteure, die an Bau und Unterhalt der Straßen beteiligt wurden, soll dazu möglichst kurz dargelegt werden.[525] Während die Bauten der Krone – aber nur diese – einer eigenen Institution, den bereits erwähnten *Commissioners of Woods, Forests and Land Revenues* übertragen war, hatte sich aus den Traditionen der frühneuzeitlichen Stadt heraus, eine vielfältige, gewachsene Struktur herausgebildet, die erst mit dem *Metropolis Local Management Act* von 1855 geordnet wurde.[526] Das nunmehr festgesetzte Stadtgebiet wurde in »vestries« unterteilt, denen der gesamte Unterhalt der Straßen und deren Infrastruktur zugewiesen wurde. Die *vestries* entsandten in das *Metropolitan Board of Works*, die neue zentrale Institution der Stadt, ihre Vertreter. Sicher wurde durch den Ausbruch der Cholera von 1854 die Etablierung des *Board* erleichtert. Es widmete sich in den folgenden Jahren, noch einmal beschleunigt durch die Erfahrung des »Great Stink« im Sommer 1858, vor allem der planmäßigen Anlage der Abwasserkanäle.[527] Die Arbeit der *Commissioners* in den *vestries* war auf Aufgaben der Aufsicht über die Bauten der Anrainer sowie der Straßen mit ihrer Infrastruktur beschränkt. Auf die Fassadengestaltung wurde weder auf dieser Ebene noch zentral Einfluss genommen.

Die Finanzierung von städtebaulichen Maßnahmen blieb im gesamten viktorianischen Zeitalter eine große Sorge. Während in Frankreich nach einigen Experimenten mit der Vergabe von Konzessionen die kreditfinanzierte Baumaßnahme der Stadt, die vom Staat durch steuer- und kreditfinanzierte Subventionen unterstützt wurde, ab 1858 zur Regel wurde, musste in London jede Einzelmaßnahme mit Investoren verhandelt werden. Identisch war in beiden Städten die Finanzstruktur bei der Errichtung der Bauten entlang alter, erneuerter und neuer Straßen. Die Bauten wurden ebenso wie der Erwerb des Grundes privat finanziert. Die Eigentumsrechte der Bauherren drückten sich allerdings in unterschiedlichen Spielräumen für die Ausführung der Bauten aus – weiterhin konnten in London nur auf der Basis von Aufgaben im Brandschutz und zum Verkehrsfluss Vorschriften gemacht werden. Man könnte daraus den Schluss ziehen, dass den Architekten damit automatisch für das Straßenbild eine zentrale Rolle zufiel. Tatsächlich rieben sie sich an den Bauherren und deren Vorstellungen auf der einen Seite, den »builders« auf der anderen Seite. Zudem blieben die Wohn- und Geschäftshäuser gegenüber Monumentalbauten aus Sicht der Architekten für deren Anerkennung als Profession nachrangig.[528] Auch

525 Die Verwaltungsstruktur von London ist in den 1980er und 90er Jahren Thema mehrerer Publikationen geworden: Owen 1982; Young/Garside 1982; Davis 1988, S. 10–68; Clifton 1993; Tyack 1993.

526 Metropolis local management. A bill [as amended by the Lords] intituled an act for the better local management of the metropolis, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1854-031118?accountid=14571 [11.07.2025].

527 Owen 1982, S. 47ff.

528 Vgl. die zahlreichen Beiträge zur *Street architecture* in The Builder, die mit einer Leserzuschrift im

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in diesem Punkt gab es in London heftige Interessenskonflikte, die im Straßenbild sichtbar wurden. Sie drückten sich aufgrund der außerordentlich raschen Wertsteigerung der Grundstücke in der City im zeitlich dichten Wechsel der Bebauung aus. Der enormen Stabilität im Aussehen der Straßen, die für Paris im Second Empire erreicht wurden, stand als Alternative der Austausch der Bebauung und die Vielfalt von Fassadenmotiven seit dem viktorianischen London gegenüber.

4.3 Von den Teilen zum Ganzen: Gerade Straße als Mittel der Ordnung

Unter funktionalen, ästhetischen und politischen Aspekten wurde nicht erst seit dem Ausgang des *Ancien Régime* die gerade Straße bevorzugt, so sehr, dass sie keiner besonderen Begründung bedurfte. Die Analyse der Fallbeispiele fördert aber Vorgänge bei der Planung und Realisierung zutage, die die Akteure in Paris und London gemeinsam zu bewältigen hatten: In den weniger dicht bebauten Randzonen der Stadt gelang in abgegrenzten Arealen, deren Umfang aus dem verfügbaren Eigentum oder der Pacht des Baugrundes entsprang, eine Planung der sich möglichst rechtwinklig kreuzenden Straßen, so wie es die Planstädte in größerem Maßstab ermöglicht hatten. Es entsprach aber nicht den Interessen der hier tätigen Akteure, das jeweilige zu entwickelnde Areal in ein Gesamtkonzept der Stadt einzubinden. Auch wenn die Extreme, die sich in den »barriers« der Londoner *Estates* bis in die letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts finden, in Paris nicht anzutreffen sind: Anbindungen an das bestehende Straßennetz und die Verbesserung des Verkehrs wurden nicht von den Investoren, sondern von übergeordneten Instanzen veranlasst. Dies galt erst recht, wenn mit der Anlage einer neuen Straße ein Durchbruch durch ein altes, bebautes Stadtgebiet verbunden war, folglich Eigentumsrechte von Hausbesitzern sowie wirtschaftliche und soziale Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner betroffen waren. Es ist wenig beachtet worden, dass die Geschichte der Straßendurchbrüche nicht mit dem Paris Haussmanns beginnt, sondern mit einem Teil der Londoner Regent Street bzw. den »Traversen« in den bedeutenden Städten der französischen Provinzen. Dass die Pariser Entwicklung so viel mehr an Aufmerksamkeit bei den Zeitgenossen und in der Forschung gefunden hat, ist sicher in deren Umfang und der damit verbundenen Machtdemonstration begründet. Dazu bedurfte es nicht nur entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen, wie dem Recht auf Enteignung aus Gründen der »utilité publique«. Notwendig war auch eine Organisation von Verwaltung und Bauwesen, die die entsprechenden

zweiten Jahrgang einsetzen: The Street architecture of Paris and London, in: The Builder 2, 1844, S. 383. Zur Situation in London vgl. London as it was in 1800, as it is in 1844, in: The Builder 2, 1844, S. 370f., S. 385f., S. 480f., S. 492, The Builder 3, 1845, S. 28f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Entscheidungen vorbereiten und umsetzen konnte. Die Verwaltungsstrukturen in Paris und in London unterschieden sich in diesem Punkt erheblich. Verschieden war auch das Bedürfnis nach Sichtbarkeit, ja Demonstration, politischer, militärisch gestützter Macht: Während in London mit der Regent Street die Erreichbarkeit des Zentrums, in dem an Charing Cross sich in verschiedenen Formen die »public opinion« kundtat, für das Militär erheblich verbessert wurde, aber nicht sichtbar war, wurden in Paris einige der neuen breiten, geraden Straßen offenkundig mit den Standorten der neu errichteten Kasernen kombiniert und zur Beseitigung von Zonen der »insurrection« genutzt. Nur in Paris erstreckte sich der Durchgriff der Zentralmacht bis auf die Fassaden an den neuen Straßen, und zwar über den bis dahin rechtlich abgesicherten Bereich des Brandschutzes, der Standfestigkeit und des Verkehrsflusses hinaus. Unter den Akteuren sind bislang die Bauherrschaft und die Benutzerinnen und Benutzer unberücksichtigt geblieben. Wie sie die geraden und gekrümmten Straßen unter den jeweiligen rechtlichen und ökomischen Bedingungen wahrnahmen, gilt es im folgenden Abschnitt zu untersuchen, in dem den Perspektiven auf die Straßen und die Fassaden der Bebauung ein größeres Gewicht zukommen wird.

4.4 Krumme Straßen: Vielfalt statt Monotonie und Variation der Ansichten

4.4.1 Regent Street. Licht und Schatten

> Durch die neue Regents=Straße, Portland=Place und den Regents=Park hat die Stadt indeß sehr gewonnen. Sie sieht nun erst in diesem Theile einer Residenz ähnlich, nicht mehr wie sonst einer bloßen unermeßlichen Hauptstadt für die shipkeepers, nach weiland Napoleons Ausdruck. Obgleich der arme Herr Nash [...] so übel von manchen Kunstkennern mitgenommen wird, und auch nicht zu läugnen ist, daß in seinen Gebäuden alle Style untereinander geworfen worden, und das Gemengsel oft mehr barokk als genial erscheint, so ist ihm doch meines Erachtens die Nation vielen Dank dafür schuldig, so riesenmäßige Pläne zur Verschönerung ihrer Hauptstadt gefaßt und durchgeführt zu haben. [...] Es ist, wie mich dünkt, eine besondere Schönheit der neuen Straßen, daß sie zwar breit sind, aber nicht durchaus in schnurgerader Linie gehen, sondern, wie die Wege in einem Park, zuweilen Biegungen machen, die ihre sonst nicht zu verhindernde, Einförmigkeit unterbrechen.[529]

In vielerlei Hinsicht verschob die Regent Street die Londoner Maßstäbe und wurde zur Sehenswürdigkeit, so dass das Urteil des Fürsten Pückler-Muskau, der England

529 Pückler-Muskau 1831, S. 43 und 45. Vgl. dazu aus literaturwissenschaftlicher Perspektive: Kittelmann 2010.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in der zweiten Hälfte der 1820er Jahre bereiste, nicht verwundert. Die Straße war lang und breit, und sie wies eine große Vielfalt an Stuck- und Putzfassaden auf, die zu dieser Zeit noch nicht rußgeschwärzt waren und hell erstrahlten. Es hatten sich etliche Ladengeschäfte des gehobenen Bedarfs angesiedelt, und die Straße besaß keinen durchweg geraden Verlauf. Es verwundert auch nicht, dass Pückler-Muskau den Vergleich mit einem Park macht – das entsprang nicht nur seinen eigenen Interessen an der Gartenkunst, sondern dürfte ihm von britischen Gesprächspartnern und Liebhabern des »picturesque« nahegebracht worden sein.

An dieser Stelle liegt das Augenmerk auf Nashs zweiter Planung, auf deren Umsetzung und der Wahrnehmung der Straße und ihrer Bauten durch die Zeitgenossen. Die Effekte, die in den 1820er Jahren, kurz nach der Fertigstellung der meisten Bauten der Regent Street, gerühmt oder heftig kritisiert wurden, verdankten sich freilich nicht einer von Anfang an feststehenden Konzeption und deren zügiger Umsetzung. Vielmehr war die Regent Street, wie oben kurz angerissen wurde, von John Nash zuerst als eine weitgehend gerade Straße mit einer Arkatur, somit zumindest im Erdgeschoss einheitlichen Fassade der Bauten, vorgeschlagen worden. Die Realisierung sollte mit mehreren »Zirkeln« erfolgen, als geometrisch gleichmäßigen Figuren, um die Richtungswechsel der Straße zu ermöglichen. Zugleich eröffneten diese Richtungswechsel auch Ansichten der Fassaden, die auf einer durchweg geraden Straße nicht möglich waren. Es handelte sich um ein von Investoren getragenes Projekt, da der auf 600.000 Pfund festgelegte Beitrag der Krone bei weitem nicht ausreichte, um die vom Verlust ihrer Gebäude betroffenen Hausbesitzer zu entschädigen und die Straße mit der erforderlichen Infrastruktur für Wasser und Abwasser zu bauen.

Es gibt vermutlich mehrere Gründe für die starke Position der einzelnen Interessenten an der Pacht der Parzellen. Die Straße wurde wie üblich in Erbpacht auf 99 Jahre errichtet und unterschied sich in diesem Punkt nicht von den Straßen und Squares in den *Estates* des Westends. Dort gab es jedoch die Bauunternehmer, »Projektentwickler«, die an einheitlichen Fassaden interessiert waren, um die Rationalisierungsgewinne mitzunehmen. Für dieses Verfahren war die Regent Street zu umfangreich. Die Einzelprojekte der Straße hatten sehr unterschiedliche Dimensionen und reichten vom Haus mit zwei Achsen bis zu Blöcken, die sich von der einen bis zur anderen Querstraße erstreckten. Damit verband sich auch die Notwendigkeit für die Investoren – sofern sie nicht als Bauherren die Liegenschaft selbst nutzen wollten – Mieter zu gewinnen, ein Grund mehr für eine repräsentative Fassade. Ein weiterer Grund könnte in der Erwartung gelegen haben, dass diese Straße auf dem Terrain der Krone im ästhetischen Anspruchsniveau nicht hinter den Bauten anderer Höfe zurückstehen sollte, zumal sie auf Carlton House als Wohnsitz des Regenten ausgerichtet war. Daher waren die schlichten »First Rate«-Musterhäuser nach dem *Building* Act von 1774 nicht angemessen.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Auch der Quadrant, der die Querung des Piccadilly ermöglichte, zeigte mit der Kolonnade nach außen hin dieses Anspruchsniveau (Abb. 99). Hier wurde eine Bebauung mit einheitlichen Fassaden erwartet, die durchaus zurückhaltend ausfielen: Nur in der Beletage, der die Kolonnade als Terrasse vorgelegt war, besaßen die Fenster eine klassische, von Konsölchen getragene Verdachung. Für den Quadrant fanden sich unter dieser Bedingung keine Investoren, so dass sich John Nash selbst als Unternehmer und Pächter engagieren musste.

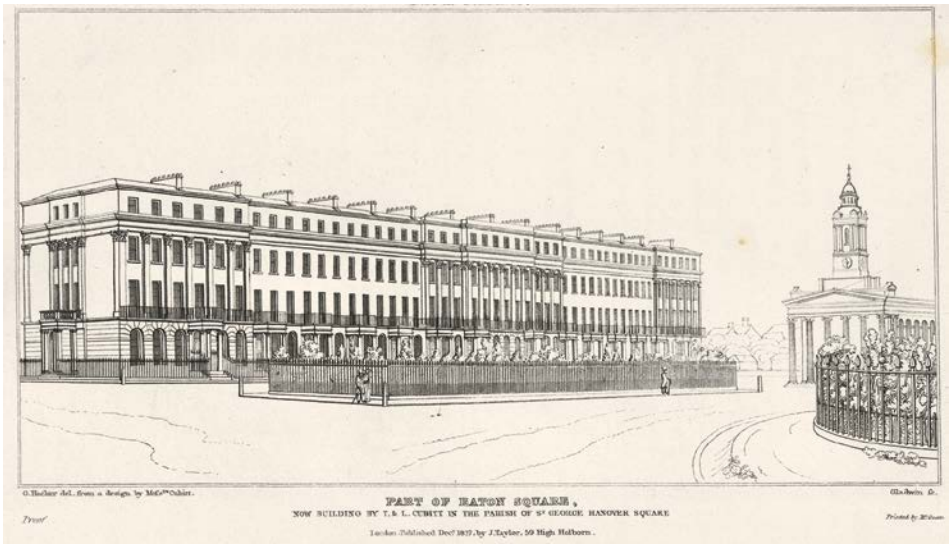
Zwei Aspekte interessierten die Zeitgenossen an den Fassaden der Regent Street: die Konkurrenz der Architekten als Berufsstand zu den Bauunternehmern, den »builders«, und die möglichen Kontroversen der Architekten mit ihren Auftraggebern. Im *Repository of Arts* aus dem Hause Rudolph Ackermann wird 1822 jedes Heft der monatlich erscheinenden Zeitschrift mit einer Vedute eines Abschnitts der Regent Street, die zu diesem Zeitpunkt noch New Street heißt, eröffnet. Der Text reflektiert allgemeine Fragen der Baukunst. Im Juni 1822 geht es um die Auswirkungen der Straße auf die Londoner Baukunst:

> It is impossible to view the state of street-building at the present moment, and not anticipate the consequence of such examples. The dull monotony of mere perforated brick walls is abandoned in the new buildings for evidences of the operation of mind – of reflection – of taste; and when our speculative builders are compelled, by the advancement of architectural knowledge to resort to the professed architectural artist for bis designs, then we shall see united in our dwellings, the excellencies of fitness and arrangement, the perfection of order, and the beauty arising from the exercise of fine fancy and of sound judgment. The old buildings will soon excite disgust, and here the architect will have ample room for the exercise of his genius, to improve their character, or rather to produce a new one, that shall allow them to compete with their more embellished neighbours. This indeed requires the artist, but he will not fail to accomplish the end, and without encroaching on the proper boundaries of economy.[530]

Das Missfallen an den bisherigen Bauten aus Ziegelstein verbindet sich mit der Hoffnung auf eine strahlende Zukunft für die Architekten, weil nur der Architekt die Konkurrenz der Bauherren untereinander auflösen könne. James Elmes, der 1829 ein Buch über alle *Metropolitan Improvements* publiziert und dazu seine kurz zuvor gehaltenen Vorlesungen über die Baukunst verwendet, kritisiert die Bauten an der Straße für ihre Regelverstöße bei der Verwendung der Säulenordnungen heftig. Aber er lobt – und dies schreibt er ausschließlich John Nash zu – die Effekte der Kubaturen und Baumassen: Sie sind »grand and effective«, und sie sorgen für ein

530 Ackermann, Rudolph/Shoberl, Frederic (Hg.): The repository of arts, literature, commerce, manufactures, fashions and politics 13. Juni 1822.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



104 Augustus Carles Pugin/John Britton: Part of Eaton Square, München, Bayerische Staatsbibliothek.

> general outline productive of a great variety of light and shade, whilst at the same time, it is entirely free from that dull monotony of elevation which is so wearisome in many of our new streets. It is also, I there said, the finest work now in progress, and has given an architectural feature to the metropolis, that was so much wanted as a relief from the eternal – *two windows iron railing and a door*, – *two windows iron railing and a door*, – of the (then) new streets and squares of St. Mary-le-bone.[531]

Die Kritik an den Straßen, deren Häuser als »terraces« nach den Mustern des *Building Acts* errichtet worden waren, häufte sich seit der Jahrhundertwende. Die Baker Street und die Gower Street, besonders lange Straßen mit Hausfassaden ausschließlich aus Ziegelstein, wurden als negative Beispiele markant herausgehoben (Abb. 96).[532] Individualisierung war bis dahin nur im Muster der Gitter und in der Form der Lampen üblich.[533] Die Unzufriedenheit mit den Fassaden führte dazu, dass in den jüngeren *Estates* etwas mehr Aufwand betrieben wurde. Beispielsweise erhielten die Bauten der »First« und der »Second Rate« im Grosvenor Estate (Belgravia) Portiken mit Säulen, die als plastisch hervortretende Bauteile für ein

531 Elmes 1829, S. 114f. Einzelne Passagen stammen aus Elmes 1824. Elmes hatte in der Surrey and Russell [...] Philosophical Institution in Birmingham »lectures« gehalten. Zur Erscheinungsweise und der Abfolge der Lieferungen vgl. Adams 1983, Nr. 154, S. 369–380, aus Lieferung 16, Nr. 154, S. 61.

532 Olsen 1982, S. 174, mit Beispielen von 1805 und 1839.

533 Hobhouse 1971, S. 70.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

lebhafteres Bild der Straße sorgten (Abb. 104).[534] Die Einheitlichkeit, die die Errichtung der Bauten durch serielle Herstellung der Teile ökonomischer machte, bestand indessen auch hier.

Angesichts der Regent Street wurde zudem gefragt, ob der Aufwand, der an den Fassaden betrieben wurde, dem Zweck der Bauten angemessen sei. Im Juli 1822 zeigt das *Repository of Arts* den Abschnitt der Straße mit dem Bau, den Decimus Burton errichtete, eine Palastfassade mit einer großen Ordnung korinthischer Säulen über dem Erdgeschoss, Mittelrisalit mit Giebel und Eckrisaliten. Es heißt dazu:

> It has, however, been questioned, and perhaps not without reason, if such high architectural embellishment for mere purposes of shops and trade be not carried beyond its legitimate bounds, so far as to trespass on the property of dignified public buildings.[535]

In derselben Nummer der Zeitschrift wird aber auch der Gesamteffekt gelobt:

> This line of building has a very imposing effect as the street is entered from the Quadrant, particularly when it receives the light of the sun boldly on its surface, towards which its aspect is admirably situated, and disposed to project agreeable shadows. This quality of picturesqueness is not unusual in the New Street; indeed it claims great approbation on account of it.[536]

Licht- und Schatteneffekte an den Fassaden der Regent Street werden durch den sowohl von Ackermann als auch von Elmes/Jones herangezogenen Zeichner Thomas Hosmer Shepherd wiederholt illustriert. Es gibt nicht nur immer wieder scharfen Lichteinfall aus den Straßen, die die Regent Street kreuzen, sondern auch Schlagschatten auf der Straßenfläche und den Fassaden. Zudem werden auf einigen Veduten die Lichtstreifen, die die Sonne durch den Wolkenhimmel zieht, dargestellt. Beispielsweise zeigt die Ansicht mit der Harmonic Institution, die nur bei Elmes verwendet wird, diese Lichteffekte (Abb. 105).[537]

Diese Vedute, die einen Standpunkt vor der Hanover Episcopal Church wählt und nach Südwesten ausgerichtet ist, präsentiert ferner, wie der einzige sanfte Knick der

534 Hobhouse 1971, S. 130–149; Rappaport 2002; Summerson 2003, S. 220–223; Fehl 2007, S. 64–69, mit Karte der Verteilung der Bauten nach »rates« gemäß dem Building Act.

535 Ackermann/Schoberl (Hg.): Repository of arts 14, Juli 1822. Regent Street Nr. 132–154, nicht erhalten. Der Auftraggeber war James Burton, der Vater des Architekten. Vgl. Hobhouse 2008, S. 45 (die Bildunterschriften sind auf dieser Seite vertauscht). Arnold 1997, S. 96–101, betont die Rolle von James Burton in der Entwicklung des Konzepts und der Realisierung der Regent Street.

536 Ackermann, Rudolph/Shoberl, Frederic (Hg.): Repository of arts 14, Juli 1822, S. 1.

537 Verwendet in Elmes 1829. Vgl. Adams 1983, Nr. 154, 63, S. 369–380, hier S. 376.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



105 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): Harmonic Institution, Stahlstich, London, British Museum.

Regent Street es ermöglicht, im Verlauf die Hausfassaden zunächst gegenüber, dann auf der Seite des Zeichners wahrzunehmen. Imposant scheinen sich die beiden Rotunden an der Argyll Street in die Straße hineinzuschieben, ein optisch herausgehobener Effekt, denn sie halten selbstverständlich die Baulinie der benachbarten Häuser ein. Gegenüber liegen die Hausfassaden im Schatten, sichtbar wird hier nur, dass sie unterschiedliche Formen und Höhen aufweisen.

Die geplante Abwechslung im Erleben und in den Ansichten der Straßen wurde zum Markenzeichen der Regent Street, und sie wich gerade dadurch vom bis dahin üblichen Standard ab. Das wurde erreicht, weil unterschiedliche Funktionen und Nutzungen angesiedelt wurden, darunter mehrere Kirchen, und indem die dazu eingesetzte Gruppe an Kontrolleuren, denen John Nash als Architekt angehörte,[538] eine bedeutende Vielfalt an Fassadenmotiven zuließ. Dabei wurden einige Bauten durch ihre Position in der Straße und durch die entsprechend gewählte Fassade besonders herausgehoben. Neben den Rotunden, mit denen Nash die Straßenkreuzungen besetzte, und den Portiken der Kirchen, die über den Bürgersteig gebaut wurden und so die Baulinie überschreiten durften, traf dies vor allem auf das Gebäude des County Fire Office zu, dessen Fassade unmittelbar nördlich des Piccadilly Circus'

538 Hobhouse 2008, S. 23–25.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



106 The New Street looking towards the Quadrant, kolorierte Radierung und Aquatinta.

nach Süden, als Gegenüber von Carlton House und als Endpunkt der ersten gerade ausgerichteten Strecke stand (Abb. 99).[539] Der Bauherr hatte sich gewünscht, dass die Fassade des Somerset Palace von Willam Chambers zum Muster herangezogen würde, und folglich errichtete Nash eine kolossale korinthische Säulenordnung über dem Erdgeschoss mit rustizierten Arkaden, die aber, anders als am Vorbild, eine durchgehende offene Halle und damit ebenerdig einen bruchlosen Übergang in die Kolonnaden des Quadrant ermöglichten.[540] Zweifellos bildete der Quadrant das Hauptmotiv der neuen Straße, aber auf dem Blatt, mit dem Ackermann am 1. Januar 1822 die Serie seiner Veduten eröffnete, schiebt sich das County Fire Office monumental, mehr als ein Drittel des Blatts füllend, ins Bild.

Der Kontrast zwischen Einheitlichkeit und Vielfalt war der Regent Street von Anfang an inhärent. Die Bewertung jedoch änderte sich innerhalb der 20 Jahre, die auf die Fertigstellung der Straße folgten: Thomas Hosmer Shepherd war daran interessiert, die Vielfalt der Fassaden zu dokumentieren und die gute Ordnung auf der

539 Dieses Gegenüber zeigt u. a. die Vedute von Thomas Hosmer Shepherd in Ackermann, Rudolph/Shoberl, Frederic (Hg.): Repository of arts 14, August 1822.

540 Der Architekt war Robert Abraham, 1819–1820, vgl. Summerson 2003, S. 211.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



107 Thomas Shotter Boys: Regent Street, looking towards the Quadrant, Lithografie, Cleveland, Museum of Art.

breiten, kaum befahrenen Straße zu zeigen, als er den Blick von Norden in Richtung Quadrant zeichnete (Abb. 106).

Das Blatt bildet den Abschluss der Serie im *Repository of Arts*, und der Autor, vermutlich John Papworth, beschreibt zuerst die Fassade, die Robert Abraham für den Weinhändler Carbonell errichtete, bevor er in eine langatmige Diskussion zur Frage eines englischen Nationalstils in der Architektur eintritt.[541] Thomas Shotter Boys rückte 1841/42 bei seiner Darstellung noch wenige Meter weiter nach Norden, als er ebenfalls den Blick nach Süden in Richtung Quadrant präsentierte (Abb. 107).[542] Er wählt effektvoll die Portikus der Kirche als Repoussoir und zeigt gegenüber die Rotunde an der Argyll Street. Die Westseite der Regent Street erscheint bei ihm als eine Menge von Bauten, die unruhig vor und zurückspringen und in ihrer Höhe keine einheitliche Linie bilden, bevor die Kurve des Quadranten mit den regelmäßigen, in der Distanz nur noch als dunkle Striche sichtbaren Fenstern erscheint. Shotter Boys war mehr daran gelegen, das Straßenleben zu dokumentieren als die Architekturen

541 Ackermann, Rudolph/Shoberl, Frederic (Hg.): Repository of arts 14, Dezember 1822.
542 Adams 1983, Nr. 196, 18, S. 471.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

und deren Wirkung im wechselnden Licht. Dabei waren Korrektheit und Genauigkeit der Ansicht auch ihm eine Selbstverständlichkeit. So ist die Straße in ihrer gesamten Breite mit einer Menge an Menschen und Gefährten gefüllt, die allesamt, sofern sie sich in der Nähe des Zeichners aufhalten, gewissermaßen anekdotisch interagierend aufgefasst sind. Vornehm war die Regent Street an der Kreuzung mit der Oxford Street zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr.

4.4.2 Picturesque

In den zeitgenössischen Äußerungen zu den Innovationen in der Londoner Architektur, möglicherweise ausgelöst durch den Bau von Regent's Park und Regent Street, wird der Begriff des »picturesque« geradezu inflationär verwendet, und er entbehrt damit oft einer exakten terminologisch oder gar kunsttheoretisch durchdachten Begründung.[543] Begriffe, die aus den Werken zur Gartenkunst bekannt sind, werden damit häufig kombiniert. Sie finden sich etwa in der langen Würdigung der Regent Street im *Repository of Arts* im April 1822: Der unbekannte Verfasser geht von Süden nach Norden die einzelnen Abschnitte durch, und erfasst die »continual variety by the operation of light and shade, and that change of linear perspective« als einen Wechsel, in dem sich nach und nach »a new character of scene«, »a new feature in metropolitan scenography« gemäß durchgehend angewandter »picturesque principles« dem Blick des Passanten eröffne.[544]

Elmes lobt und kritisiert John Nash in einem, indem er am Park Crescent, dem nördlichen Abschluss der Regent Street, die große Form gegen die Vernachlässigung von Details herausstellt:

> The great size of this semicircle of mansions is more imposing in effect than the details are choice in selection, which is the prevailing vice of Mr. Nash's style. He comprehends a whole, he grasps the extremities, he achieves variety – that variety and intricacy which the accomplished Sir Joshua Reynolds considered as a beauty and excellence worthy of being adopted into architecture: but he sees not the detail, he either neglects it or despises it, and certainly does not look at his art with a microscopic eye. He does not finish in architecture like Denner or the Dutch masters in painting; but to pursue the analogy; designs like a painter in fresco, and thinks with Michaelangelo, that a finished or exquisite detail in architecture is like oil painting in the sister art, fit employment only for women and children.[545]

543 Beispielsweise findet er sich in jeder Beschreibung der Bauten in Pugin/Britton 1838, Bd. 2.

544 Ackermann, Rudolph/Shoberl, Frederic (Hg.): Repository of arts 13, April 1822.

545 Elmes 1829, S. 92. Vermutlich ist mit Denner der Feinmaler und Porträtist Balthasar Denner gemeint.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



108 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): Bank of England, 1827, Stahlstich, London, British Museum.

Es ist hier nicht der Ort, auf die Stereotypen in den Kontrasten zwischen der niederländischen Feinmalerei und Michelangelo, zwischen der Malerei in Fresko und der in Öl sowie deren Konnotation als weiblich/kindlich oder männlich einzugehen. Hier muss interessieren, wie Reynolds dazu herangezogen wird, die Nähe von Nashs Auffassung zu Architektur und Straße nicht auf die Gartenkunst, sondern auf die gemeinsame Quelle in der Malerei zu beziehen. Es ist wahrscheinlich, dass Elmes sich dazu von den Veduten Thomas Hosmer Shepherds anregen ließ bzw. sogar anhand der Bilder seinen Text verfasste, denn einige der Bilder fanden sich schon im *Repository of Arts*. In einem Fall ist diese Arbeitsweise von Elmes klar nachzuweisen: Seine Analyse der Bank of England, die er als Gebäude selbst »picturesque« nennt, folgt exakt Thomas Hosmer Shepherds Bild (Abb. 108).

Der beste Standpunkt, um das Konglomerat des Gebäudes zu erfassen, sei »from Bank Buildings«. Die Rotunde der Bank bilde hier einen

> striking foreground; the Royal Exchange on the right forms a good middle distance: the old church of St. Bartholomew a capital object from its singular antique tower, for the distance; and the far-famed lucky lottery office of Richardson, Goodluck and Co. from its solid form, and true Italian proportions of its Doric entrance story (design of Sir Robert

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Taylor's), and which is now in strong shadow, for a powerful relief and contrast in the foreground.[546]

Die Passage stellt nicht so sehr einen Beleg für die Wahrnehmung eines bestimmten Londoner Ortes durch einen Architekten dar, wie Scalzo meint,[547] sondern die Lenkung der Wahrnehmung des Autors durch den Vedutisten. Dabei fügt Shepherd die verschiedenen Bestandteile der Bebauung so glücklich zusammen, dass Elmes den Ort als Ansammlung der Werke bedeutender Architekten aus verschiedenen Epochen beschreiben kann: Christopher Wren, für den Royal Exchange, Robert Taylor für das Portal des Hauses mit der Lotterie und John Soane für die Fassade der Bank.

»Urban Picturesque« umfasste von Seiten der Architekten das bewusste Einkalkulieren von Lichteffekten, die durch die Abkehr von den Regeln der Säulenordnungen und dazu passender Fensterverdachungen und Portale ermöglicht wurden. Es umfasste das Einkalkulieren der Schrägansichten, die sich den Passantinnen und Passanten von der Mitte der Straße her – oder in sehr steiler Perspektive – eröffneten. Dementsprechend legten Architekten den Auftraggebern das Planmaterial für den Neubau gelegentlich mittels Ansichten, nicht mehr ausschließlich mit orthogonalen Rissen vor, die Fassade selbst aber wurde weiterhin axialsymmetrisch komponiert.[548] Auf Seiten der Rezeption, der Vedutisten und der Kritiker, stand die Betrachtung von Ansichten, die sich nach und nach beim Passieren einer Straße ergaben. Damit wurden Qualitäten, die zuerst in der Gartenkunst und in der Betrachtung von Landschaften beobachtet wurden, auf die Stadt und ihre Teilräume – mehr die Straßen als die Plätze – übertragen.[549]

Es ist sicher kein Zufall, dass zuerst der Gartenarchitekt und Theoretiker John Claudius Loudon in wenigen Sätzen generelle Regeln für die Anlage neuer Straßen

546 Elmes 1829, S. 128, das Blatt befindet sich u. a. in den Fassungen von 1827 und 1831 im British Museum: Robert Acon (after Thomas Hosmer Shepherd): View of the new south front of the Bank of England, looking towards Lothbury, as built by Sir John Soane, Radierung, 1831 (London, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.3664); William Tombleson (after Thomas Hosmer Shepherd): View of the new front of the bank, as altered by Sir John Soane; carriages and figures on street, Stahlstich, 1827 (London, British Museum, Inv. Nr. Nn,7.36.10). Denselben Standort zeigt auch die Vedute von Edward Pugh in: Modern London, London 1804, bei S. 304. Der unbekannte Textverfasser beschreibt die Vedute, nicht die Situation an der Straßenkreuzung, vgl. hier Kap. 2.4.3. Denselben Standort hatte schon Thomas Malton für ein Blatt in seiner *Picturesque Tour* (1792–1801) gewählt, die Überarbeitung und Ergänzung der Fassade des Bankgebäudes durch Soane stand da noch aus.

547 Scalzo 2000, S. 18.

548 Vgl. die Zeichnungen für das Wohn- und Geschäftshaus für John Robins, David Jonathan u. a., 1820–1821, Soane London, Sir John Soane's Museum, Inv. Nr. 39/2/1 und 39/2/2, https://collections.soane.org/THES69713 [25.02.2025].

549 Engelbrecht 2014, Bd. 1, S. 64–75 mit Hinweisen auf die *Sentimental Journey* Sternes (1765) und die Reiseberichte von Karl Philipp Moritz sowie Georg Forster aus England und Schottland.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in den englischen und schottischen Städten skizzierte. Man solle sich dem Terrain anpassen. Lange Straßen mit geradem Verlauf verwirft Loudon generell in Städten, die nicht nur dem Handel oder dem Militär dienen, als ungeeignet. Wenn man Gründe habe, solche Verkehrswege zu errichten, dann

> they may always be varied by projections either of private houses or public edifices, as in the High-street of Edinburgh, and Holborn, in London; and whatever may be the form of the street, its beauty will always be heightened by the occurrences of such buildings as present themselves to view in the High-street of Oxford.[550]

Nash selbst sollte die Abkehr von einer einheitlichen Bebauung der Regent Street, die er zunächst geplant hatte, mit einem Hinweis auf die High Street in Oxford begründen:

> Individuality and variety of design and separation of the buildings by the intervention of trees may make this the most interesting part of the New Street and produce the same effect on the eye as the High Street in Oxford so generally admired.[551]

Bäume gab es allerdings nur im nördlichen Abschnitt der Straße, dort als Rest des Gartens von Foley House, das mitten in der Achse stand, und das Nash selbst gekauft und hatte abreißen lassen, um die Straße über den Portland Place bis zum Park weiterführen zu können.

Die kanonische Ansicht der High Street von Oxford war bereits um die Mitte des 18. Jahrhunderts fixiert worden. Sie zeigte die breite, von Colleges und Kirchen gesäumte Straße, auf der wenige Personen, darunter die ortstypischen Angehörigen der Universität in »cap and gown«, flanieren. Prominent wurde dabei auf der rechten Seite das Queens College in Szene gesetzt.[552] Dem Hinweis Nashs auf den Wechsel von Architekturen und Bäumen, entspricht jedoch William Turners Vedute von 1812 besser, weil sie weiter vorn im Verlauf der Straße beginnt und so ausschließlich

550 Loudon 1806, Bd. 1, S. 146–151. Das Zitat von S. 148. Germann 1976, S. 10–25, S. 22. Germann hebt die Erfahrungen Loudons mit Edinburgh und dem dortigen dem Kontrast zwischen Alt- und Neustadt hervor, dazu auch Joachimides 2021, S. 155–157, S. 170–174.

551 Summerson 1980, S. 204 (Fußnote 18), Brief vom 07.09.1813 an die Crown Estate Commissioners. Scalzo 2000, S. 15f. geht ausführlich auf diese Passage ein, um in Abgrenzung von der älteren Literatur die Auffassung des »picturesque« zu präzisieren. Die Kritik gilt insbesondere Mordaunt Crook 1992.

552 William Woollett nach Zeichnung von John Donowell: A View of Queen's College, University College, All Souls College, the Steeple of St Mary's Church, &c in the University of Oxford, Radierung, 1755 (London, British Museum, Inv. Nr. 1857,0110.20).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



109 Samuel Middiman (Stecher) nach Joseph Mallord William Turner: High Street in Oxford, London, British Museum.

»alte« Bauten wie das University College links und gegenüber den über die Gartenmauer in die Straße ragenden Baum inszeniert (Abb. 109).[553]

Die Straße in Oxford gewann ihr ästhetisches Renommée im frühen 19. Jahrhundert sicher nicht aus den architektonischen Eigenschaften der Colleges und der Kirchen, sondern aus ihrem Gesamteffekt. Es handelte sich um eine Straße mit sanfter Kurve, die entgegen der Realität als regelmäßig gekrümmt gezeigt wurde. Sie war breit und von niedrigen, höchstens dreigeschossigen Bauten mit hohem Prestige der dort ansässigen Institutionen gesäumt, die die Baulinie einhielten. Sie wurde hie und da durch einen Baum aufgelockert und abwechslungsreich skandiert durch die Türme der Kirchen – alle sehr verschieden von den als dröge empfundenen Londo-

553 Joseph Mallord William Turner: View of the High Street, Oxford, Öl auf Leinwand, 1809–1810 (Oxford, Ashmolean Museum, Inv. Nr. WA2016.48). Samuel Middiman, John Pye the younger, Charles Heath (nach Joseph Mallord William Turner): High Street Oxford, Radierung und Kupferstich, 1812 (London, British Museum, Inv. Nr. 1857,0520.444). Die Radierung wurde ebenfalls 1812 aus Anlass der Ausstellung vom Auftraggeber des Bildes, James Wyatt, in Auftrag gegeben und vertrieben.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ner Backsteinhäusern, seien es die Straßen in der City mit ihrer Überlastung durch den Verkehr und den Handel, seien es die Wohnstraßen im Westend.

Als Kronzeuge für die Richtigkeit der neuen Auffassung von schöner Straße wird zur Begründung oder anstelle einer Definition des »picturesque« in der städtischen Architektur wiederholt auf den *XIIIth Discourse* von Joshua Reynolds vom 1786 verwiesen. Wenn man genauer liest, stellt er zwar einen prominenten, aber letztlich untauglichen Helfer für die Wertschätzung der Regent Street dar.

> It may not be amiss for the Architect to take advantage sometimes of that to which I am sure the Painter ought always to have his eyes open – I mean the use of accidents: to follow when they lead, and to improve them, rather than always to trust to a regular plan. It often happens that additions have been made to a house, at various times, for use or pleasure. As such buildings depart from regularity, they now and then acquire something of scenery by this accident, which I should think might not unsuccessfully be adopted by an Architect, in an original plan, if it does not too much interfere with convenience. Variety and intricacy is a beauty and excellence in every other of the arts which address the imagination: why not in Architecture? The forms and turnings of the streets of London, and other old towns, are produced by accident, without any original plan or design: but they are not always the less pleasant to the walker or spectator, on that account. On the contrary, if the city had been built on the regular plan of Sir Christopher Wren, the effect might have been, as we know it is in some new parts of town, rather unpleasing: the uniformity might have produced weariness and a slight degree of disgust.[554]

Die Passage wird hier ausführlich zitiert, um deutlich machen zu können, dass Reynolds auf dem Höhepunkt des antiquarischen Interesses an der Bauweise Londons vor dem Großen Brand von 1666 die Genese der Straßen »by accident« zum Thema macht und diesen eine ästhetische Qualität zuschreibt – eben nicht nur ländlichen Motiven. Der Weg zur Würdigung der architektonischen Vielfalt an der Regent Street, zur Fähigkeit, Architekturen unter den akzidentellen Effekten des Lichts zu sehen und dies positiv festzuhalten, war ebenso gewunden wie es die Großstadtstraßen noch lange nicht wieder werden sollten. Nicht so sehr die »Voyages pittoresques«, die sich entweder Architekturen und Landschaften im Süden oder in der »Ancienne France« widmeten, ermöglichten das positive Urteil über die Regent Street. Vielmehr ergab es sich aus der Vorliebe für die schrägen, im Verlauf als veränderlich wahrnehmbaren Ansichten, die Passantinnen und Passanten im Durchschreiten eines mit Mitteln der Architektur bzw. der Gartenkunst gestalteten, begrenzten Komplexes erfuhren.

554 Reynolds 1887, S. 227–228. Vgl. Zu dieser Passage Germann 1976, S. 21; Scalzo 2000, S. 19.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Mit Bemerkungen zur High Street in Oxford und anderen Beispielen, vor allem aber mit der Regent Street sowie Beobachtungen zu Konglomeraten, an denen sich Bauten aus unterschiedlichen Epochen zu einem Bild zusammenfanden, wurde ein Schlagwort aus der Kunsttheorie zur Malerei und zur Gartenkunst auf eine zeitgenössische Straße und deren Bauten angewandt. Sicher waren dafür nicht nur in den Fällen, in denen dies durch die Vergleiche von Bild und Text nachgewiesen werden kann, die Bilder, die die Vedutisten von den Straßen der Stadt erzeugten, hilfreich.

Es gab jedoch eine Wechselwirkung zwischen der neuen, positiven Wahrnehmung von Vielfalt der Bauten in Londoner Straßen, die zumindest nicht durchgehend gerade gestreckt errichtet waren, mit der Bewertung der historischen Straßen in der City und in Westminster. Der Blick auf alte Häuser und deren Kontext änderte sich, wenn sie unmittelbar von Zerstörung bedroht waren. Dies gilt für das nachrevolutionäre Paris, für das Paris des Second Empire, für das London des Baus der Eisenbahn und der Untergrundbahn. In den meisten Fällen, die sich in London im letzten Drittel des 18. Jahrhunderts beobachten lassen, galt das Interesse dem antiquarischem Wert der Architekturen; dokumentiert wurden sie als Exempel eines historischen Baustils oder eines historischen Ereignisses.[555] Damit war ein positives Urteil über die Straße selbst, deren Verlauf sowie deren Nutzbarkeit für die dort ansässige Bevölkerung nicht verbunden. Motivisch dominierten der Verfall und der soziale Abstieg der Häuser von der Residenz vornehmer Familien, Gelehrter und Literaten bis hin zur Behausung der Unterschichten.

Von der Regent Street als Auslöser von Veränderungen in der georgianischen Stadtbaukunst bis zu einer positiven Bewertung der Straßen des »Vieux Paris« mit ihrer traditionellen Bebauung war es ein weiter Weg. Doch gilt es festzuhalten, dass sich zeitgleich zum Bau der Regent Street eine positive Auffassung von Vielfalt in der Bebauung der Stadt entwickelt hatte. Diese wurde sichtbar gemacht. Sie äußerte sich in der Attribution von Bauten und Straßen als »picturesque« und in einer großen Breite an Anwendungsmöglichkeiten des Begriffs. Am Ausgang des 18. Jahrhunderts war diese Haltung hauptsächlich im ländlichen Kontext und in der Gartenkunst etabliert worden. Über das Interesse von Reisenden an fernen Gegenden sowie über die Aneignung bedeutender Baumonumente durch die ortansässigen Unterschichten und – jedenfalls in London – über ein antiquarisches Interesse an der eigenen Vergangenheit hatte sich diese Auffassung verbreitet. Dies konnte nun auf Bauten und Kontexte des eigenen Zeitalters übertragen werden, wurde schließlich im Prozess der Entwicklung der Regent Street gebaut und so auch rezipiert. Mit der Regent Street und ihrer Bebauung gingen die Beteiligten jedoch nicht nur ein enormes finanzielles Risiko ein, sondern sie wagten etwas herausragend Neues. In Absetzung von der einheitlichen Bebauung in der Anlage neuer Straßen, die bis dahin prägend

555 Vgl. hier Kap. 3.2.1.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

war, sollte diese Neuerung bald das englische, dann auch national eingefärbte Selbstverständnis vom angemessenen Umgang mit den Straßen Londons als Metropolis bestimmen. Die Regent Street war geplant, aber ihre Bebauung machte sie trotz mancher Bemühungen zum Exempel für eine Bebauung »by accident«.[556]

4.4.3 Eine Alternative: Ästhetik der Variation in Paris

Um die Mitte des 18. Jahrhunderts, d. h. als die ersten Parzellierungen in Paris geplant waren, als die Bevölkerung wuchs und die Ausdehnung der Stadt über die Boulevards hinaus erfolgte, sahen sich die französischen Architekten vor die Aufgabe gestellt, über die Stadtentwicklung grundlegender nachzudenken als zuvor. Georg Germann hat in seinem Überblick über die Argumente, die der gekrümmten Straße ästhetische Qualitäten abgewinnen konnten, darauf hingewiesen, dass bei aller Ablehnung der krummen Straßen und deren kleinteiliger Bebauung in Paris Marc-Antoine Laugier und Pierre Patte einen reinen Schachbrettplan jedenfalls für die gesamte Stadt ablehnten.[557] Aus einem anderen Ansatz heraus hat Sophie Descat diese Autoren als Beleg dafür herangezogen, dass die Urbanistik des »embellissement« das Nützliche – das mit ausreichender technischer Infrastruktur versehene Netz von nicht nur geraden Straßen – mit dem Schönen – der Inszenierung der Monumentalbauten der Krone – zu verbinden suchte. Für diesen letzteren Aspekt vermutet sie eine schnelle Rezeption von Edmund Burkes Schrift *A Philosophical Enquiry into the Origin of our Ideas of the Sublime and Beautiful* (1757), deren französische Übersetzung 1765 erschien.[558] Laugier und Patte hatten beide die ganze Stadt im Blick und gingen aber auch auf Details ein. Laugier verfasste ferner ein Kapitel über die Häuser, so dass bei der Analyse der Texte auf die jeweilige Ebene des Arguments geachtet werden muss. Beide warnen davor, dass in Zukunft jedes Quartier gleich aussehen werde:

> Il convient surtout d'éviter la monotonie et la trop grande uniformité dans la distribution totale de son plan, mais d'affecter au contraire de la variété et du contraste dans les formes afin que tous les quartiers ne se ressemblent pas. Le voyageur ne doit pas tout embrasser d'un coup d'œil mais il faut qu'il soit continuellement attiré par du nouveau, du varié, de l'agréable, qui excite, pique et réveille sans cesse sa curiosité.[559]

556 Summerson 2003, S. 209ff., hebt das Improvisationstalent Nashs hervor, der auf zahlreiche Veränderungen im Bauablauf, bis hin zu der Aufgabe von Carlton House durch Georg IV., den Abriss und die Öffnung nach Süden reagierte.

557 Germann 1976, S. 21f.

558 Descat 2018.

559 Patte 1767, S. 222.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Patte wechselt in dieser Passage von der Aufsicht auf den Stadtplan zur Perspektive des Besuchers auf der Straße, der die Stadt durchstreift und von Objekt zu Objekt geleitet werden müsse, um seine »Neugier« zu befriedigen.

Laugier fehlt es an Beispielen, an denen er seine Ideen konkret und anschaulich machen könnte. Es fällt eben leichter, Missstände zu benennen, wie die »petites rues étroites, tortueuses, que ne respirent que la mal-propreté et l'ordure, et où la rencontre des voitures, cause à tout instant des embarras« und »les maisons simplement et trivialement bâties«,[560] die er im Zentrum der Kapitale bemängelt. Laugier trennt allerdings die Aufgaben der Stadtplanung genauer als Patte. Für das Ganze der Stadt fordert er,

> qu'il y ait de l'ordre, et pourtant une sorte de confusion, que tout y soit alignement, mais sans monotonie, et que d'une multitude de parties régulières il en résulte en total une certaine idée d'irrégularité et de chaos qui sied si bien aux grandes villes. […] Quant aux façades des maisons, il y faut de la régularité, et beaucoup de variété. De longues rues, dont toutes les maisons ne paroissent qu'un seul et unique bâtiment, par la méthode scrupuleusement symétrique qu'on y a observé, offrent un spectacle tout-à-fait insipide. La trop grande uniformité est le plus grand de tous les défauts.[561]

Es geht um Variation: Laugier und Patte schreiben aus der Tradition der Ästhetik heraus, die aus der Abwechslung und Überraschung das Interesse des Betrachters ableitet.[562] Zwar benutzt Laugier einen Vergleich mit einem gelungenen Gemälde, doch nur um davor zu warnen, dass die »variété de dessein« mit zuviel Dekor zugedeckt werde. Aber die Abstufungen von Licht und Schatten im Bild dienen ihm dazu, die Abstufungen der Hausfassaden zu analysieren. Sie reichen vom

> négligé au simple, du simple à l'élégant, de l'élégant au magnifique; quelquefois allons brusquement d'un extrême à l'autre par des oppositions, dont la hardiesse attire la vûe, et peut produire de très-grands effet.[563]

Die rhetorische Übersteigerung, die sich im Lob des »chaos« schon ankündigt, wird im Text fortgesetzt. Es geht um das Bild, um die Ansicht der ganzen Stadt, in der sich die Gebäudetypen, die selbst Regeln unterworfen bleiben, zu einem »tableau« mischen. Ein Gebäude allein, eine Straße allein, könne nicht »pittoresk« sein, das

560 Laugier 1755, S. 210.

561 Laugier 1755, S. 222, S. 224. Dazu Herrmann 1985, S.134–139. Zu Laugiers Kritik am historischen Zentrum (ebenda, S. 209) vgl. auch Vidler [1986] 2011, S. 25.

562 Du Bos 1740, Bd. 1, S. 74 (Section 12).

563 Laugier 1755, S. 229.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

unterscheidet die französischen Autoren seit der Mitte des 18. Jahrhunderts von den Briten. Dass man all diese Äußerungen nicht zu wörtlich als Lizenz zum Entwerfen des einzelnen Baus nehmen darf, zeigen die konventionelleren Partien in Laugiers Traktat. Als Maßstab für das Ausmaß an Abwechslung in der Bebauung einer Straße und eines Quartiers, wird man Laugiers Empfehlungen zur Gartenkunst heranziehen können: Dieselbe notwendige Kombination von ebenerdigem Plan und aufgehender Architektur oder Bepflanzung lässt die Gartenkunst als Muster für die Urbanistik brauchbar erscheinen, allerdings muss der Baumeister in der städtischen Straße das »beau désordre«, das im Garten in die Zuständigkeit der Natur fällt, selbst erzeugen.[564]

4.4.4 Will oder kann man Vielfalt planen?

Eine Praxis, von der die Architekten nur selten abgehen, wird von Laugier klar als falsch deklariert, bzw. auf kurze Partien, d. h. auf die Blöcke zwischen zwei kreuzenden Straßen, reduziert: die Straße als ein einziges, in sich symmetrisches Gebäude zu entwerfen. Immer dann, wenn sich das Terrain an einer Straße in einer Hand befand, war es üblich, die Fassaden der Häuser nicht nur nach einem einheitlichen Muster zu planen, sondern ihnen auch ein Zentrum, oft auch herausgehobene Begrenzungen an den Kreuzungen zu geben. Wenn die Parzellen veräußert wurden, wurden die Bauherren vertraglich auf die Einhaltung des Musters verpflichtet. Straßen wurden nicht anders behandelt als Platzanlagen.



110 Rue de la Ferronnerie, Blick nach Osten, Zustand 2021.

Die Rue de la Ferronnerie in Paris eignet sich dazu, die Differenz zwischen einer geplanten und einer gewachsenen Straßenfassade zu zeigen (Abb. 110).

Beides konnte Laugier nicht gefallen. Die Straße lag unweit der Hallen und verlief parallel zur Begrenzung des Cimetière des Innocents. Aus der Menge an Geschäftsstraßen in

564 Laugier 1755, S. 242. Der generelle Vergleich zwischen Stadt und Wald auf S. 222. Herrmann 1985, S. 139, ordnet Laugier in die Konventionen des Städtebaus seit dem 17. Jahrhundert ein, bescheinigt ihm aber die systematische Herangehensweise.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



III Rue de la Ferronnerie, Elévation des immeubles à construire, lavierte Federzeichnung, Paris, Archives nationales.

diesem dicht besiedelten Zentrum von Paris ragte sie heraus, weil sie die übliche Verbindung zwischen dem Louvre und den Tuilerien als Sitz des französischen Königs und im Westen der Stadt liegenden Residenzen und Regierungssitzen bildete. 1554 schon hatte Henri II vergeblich angeordnet, alle baulichen Hindernisse in der Straße zu beseitigen, damit er das Hôtel de Tournelles ungehindert erreichen könne.[565] 1610 wurde Henri IV hier, aufgehalten durch die übliche Verstopfung der Straßen, auf dem Weg vom Louvre ins Arsenal ermordet.[566] Die zum Friedhof liegende Nordseite der Straße war im Besitz des Kapitels von Saint-Germain-l'Auxerrois, dem 1669 die Errichtung der neuen Häuserzeile durch königlichen Ratsbeschluss genehmigt wurde. Die Genehmigung war erforderlich, weil bei dieser Gelegenheit die Straße von vier auf elf Meter Breite ausgebaut wurde. Die Entwürfe, die dem Beschluss beigefügt waren, zeigen die 44 Achsen der Fassade, die jeweils zu zweit durch die Blendarkaden im Erdgeschoss und Rustikastreifen zusammengefasst sind, unter einem durchlaufenden Mansardendach (Abb. 111).

Dabei sind die vier Achsen im Zentrum und jeweils zwei Achsen an den Enden unter einem eigenen Dach pavillonartig herausgehoben.[567] Die Enden des Gebäudes sind abgeschrägt und enthalten Zufahrten zum Friedhof. Der Bau setzte Maßstäbe im Bau von Geschäftshäusern: Die Fassaden wurden ganz aus Haustein ausgeführt. In der Großgliederung und in der Axialität der einzelnen Häuser, vom Ladeneinbau bis zur Gaube im Dach einschließlich der Dekoration mit vertikalen und horizontalen Platten, wurde die Binnensymmetrie streng durchgehalten. Zweifellos steht der Entwurf auf dem Niveau der Nutzbauten, die in Versailles in den 1670er Jahren errichtet wurden.

Im Grundprinzip, der Entwicklung einer Straße oder Straßenpartie, war die Rue de la Ferronnerie nicht ohne Vorläufer und Nachfolger in Paris.[568] Auch in London wurde

565 Mandement qui ordonne la démolition des maisons qui sont hors l'alignement dans Paris, in: Isambert, 1821–1833, Bd. 13, S. 384f.

566 Lazare/Lazare 1844–1849, S. 215f.

567 Cabestan 2004, S. 218f., Taf. 6. Der Aufriss (Archives Nationales, S. 33) zeigt für das Dach Alternativen mit und ohne ovale Gauben. Da der Bau vor allem in den Obergeschossen stark verändert wurde, lässt sich nicht mehr überprüfen, ob die Dächer so wie im Alternativentwurf zu sehen ausgeführt wurden.

568 Eine (unvollständige) Liste ähnlicher Maßnahmen der Konvente im 17. und 18. Jahrhundert bei

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



112 Charles Nicolas Cochin (le fils)/de Sève (Stecher): Vue perspective de l'ilumination de la Rüe de la Ferronerie, 1739, Radierung, Paris, Musée Carnavalet.

eine große Zahl an *Terraces* mit einer axialsymmetrischen Fassade errichtet, an den *Squares*, und seltener auch an den Straßen. Die serielle Bauweise wurde dort vor allem an Häusern, deren »rate« nach dem *Building Act* von 1774 in den niedrigen Klassen drei und vier angesiedelt war, realisiert. Die serielle Bauweise für Häuser, die von wohlhabenden Besitzern oder Mietern bewohnt werden sollten, blieb in der Architektur des ausgehenden 18. und frühen 19. Jahrhunderts in Europa eine Seltenheit.[569]

Cabestan 2004, S. 220f. Vgl. hier auch die Planung der Quinze-Vingts, s. o. Kap. 4.1.1. Den einzigen anderen Ausbau einer Straße in der Regierungszeit Ludwigs XIV. stellte der Durchbruch der Rue du Roule als Verbindung aus dem Viertel der Hallen zum Pont-Neuf dar. Die 13 m breite Straße wies Häuser unterschiedlicher Breite mit drei Vollgeschossen über der Ladenzone auf, von denen einige erhalten sind. Die Fassaden wurden über die Kaufverträge vorgeschrieben und so vereinheitlicht. Auf die Ausbildung eines Zentrums scheint hier verzichtet worden zu sein (Lazare/Lazare 1844–1849, S. 599; Chastel 1965/66, S. 104f. zu den Fassaden).

569 Beispiele: Rue des Colonnes und Rue de Rivoli in Paris (Szambien 1992); Turin in unterschiedlichen Ausprägungen und sozialen Konnotationen (Jöchner 2015, S. 245–251).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



113 François-Antoine Aveline/François Bailleul /Charles Nicolas Cochin (le fils) (Stecher): Vue perspective de l'illumination de la Rüe de la Ferronerie, 1745, Paris, Musée Carnavalet.

Nur für die Rue de la Ferronnerie haben sich Veduten erhalten, die das Gegenüber von regulierter, geplanter Fassade und »gewachsener« Bebauung zeigen, als Beiprodukt der festlichen Illuminationen, die 1739 und 1745 von den *Six Corps des Marchands* realisiert worden waren. Von einem Standort etwa in der Mitte der Straße zeigen die Stiche, gerade weil sie auf das Mittelmotiv der Illumination zulaufen, die Differenz der beiden Straßenseiten: Auf der Nordseite das durchgehende Kranzgesims, auch die Gurtgesimse, wobei in der scharfen nächtlichen Beleuchtung die Vertikalen der Bänderrustika markant hervortreten; auf der Südseite ein Auf und Ab der Kante zum Dach, zahlreiche Versprünge in den Gesimsen und die unterschiedliche Breite der Häuser, die von einer bis zu fünf Fensterachsen reichen, sowie deren diverse Instrumentierung (Abb. 112–113).[570]

570 Cochin, Charles Nicolas (le fils), Zeichner und Stecher der Figuren/de Seve, Zeichner und Stecher der Architektur/Bailleul, François (dit l'ainé), Verleger: Vue perspective de l'illumination de la rüe de la Ferronerie, Radierung, Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. G.24203. Auf der Nordseite schert in der Vedute von 1739 nur das Haus, das noch durch zwei weitere Achsen vom Zentrum getrennt ist,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Vedute von 1739 lässt aber auch erkennen, wie sehr das Aussehen des Erdgeschosses, und das dürfte die Zone gewesen sein, die man beim Passieren der Straße vor allem wahrnehmen konnte, von den unterschiedlich weit vorspringenden Verdachungen der Läden und den womöglich in verschiedenen Farben gehaltenen hölzernen Vorbauten der Läden geprägt wurde. Dieser Umstand, der den Effekt der Illumination störte, wurde 1745 korrigiert, indem hier eine Reihe von ephemeren Arkaden errichtet wurde und so auch Logen für das Publikum entstanden.[571] Die Straße bot also auf der einen Seite ein Exempel für eine nach den Regeln der Baukunst errichtete Abfolge von Häusern, die zu einem symmetrischen Ganzen komponiert waren, aus Sicht Laugiers ein Beispiel für »un spectacle tout-à-fait insipide«. Auf der anderen Seite standen »les maisons simplement et trivialement bâties«, die den Großteil der Bebauung im Zentrum von Paris bildeten und von Baumeistern (»bâtisseurs«) ohne Anspruch auf die vitruvianischen Regeln erbaut wurden. Beide Formen konnte Laugier nicht für erstrebenswert halten, im Sinne einer Kombination von »régularité« und »variété«. Vielfalt brachten sicher die Ladeneinbauten auf beiden Seiten der Straße. Wie so häufig geben die Veduten eine Übersicht und einen Blick auf den Ort des Geschehens, den weder das Publikum der Illumination noch die Passantinnen und Passanten auf der Straße hatten: Auf deren Augenhöhe befanden sich die Ladengeschäfte und deren Auslagen. Allenfalls eine größere Distanz, wie es die Vedute von 1745 mit dem Blick in die Rue Saint-Honoré demonstrierte, ließ den Blick auch über die oberen Etagen schweifen, während dann die Zone auf der Straße durch den Verkehr von Personen und Waren unübersichtlich wurde.

Nach dem Bau der Regent Street nahm die Debatte über gerade oder gekrümmte Straßen, über einheitliche oder variierte Fassaden Fahrt auf und entwickelte sich zu einer internationalen Diskussion. Dazu trug nicht allein bei, dass sich die großen Städte, insbesondere London und Paris, zueinander in Konkurrenz befanden, sondern auch das an Tempo zunehmende Bevölkerungswachstum, das (krisenanfällige) Wachstum der Wirtschaft und die Reisen zwischen England und den Staaten des Kontinents. Sydney Smirke schlägt 1834 in einer Broschüre die Anlage zahlreicher neuer Straßen im Westend vor, und er beginnt seinen Text mit den nun schon ste-

mit seiner dorischen Ordnung aus der Reihe aus, dieses Detail spricht für die Zuverlässigkeit der Ansicht.

571 Bovait und Cochin, Charles Nicolas (le fils), Zeichner/Aveline, François/Bailleul, François (dit l'ainé), Stecher: Vue perspective de l'illumination de la rue de la Ferronnerie du côté de la rue St Honoré/exécutée le 8 septembre 1745 [...], Radierung, 1745, Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. G.24259. Auch hier gibt es ein Detail, das für die Zuverlässigkeit der Aufnahme spricht: Am vorderen Bildrand ist bei der nach Westen gerichteten Ansicht das erste Dach über dem Laden kürzer als bei den nachfolgenden. Vgl. auch die Marvie, Martin, Zeichner/Bailleul, François (dit l'ainé), Stecher: Vue perspective de l'illumination de la rue de la Ferronnerie du côté de la rue St. Denis, mit der Statue des Mercure von Pigalle, Radierung, Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. G.24257.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

reotypen Klagen über die monotone Londoner Architektur und die »inferiority of London in point of architectural merit to many of the continental capitals«. Durchaus unkonventionell ist jedoch die Auswahl an positiven Beispielen, die von einem antifranzösischen Impuls getragen werden: »Where, except in this country, shall we find streets of interminable length, composed of houses without cornice, architrave, or any of the most simple features of architectural decoration? We look in vain for a Corso, a Strada nuova, a Canal grande, or a Herrengasse«.[572] Die genannten Straßen in Rom, Genua, Venedig und Wien haben einiges gemeinsam: Sie sind nicht aufgrund eines von einem einzigen Architekten ausgehenden Plans sowie nicht in einem Zug entstanden, und sie haben keinen durchweg geraden Verlauf. Sie bieten daher Vielfalt an Bautypen, an Fassaden und an Bewohnern sowie Schrägansichten auf die Häuser. Wollte man die Effekte solcher Straßen in einem Zug, in den sich immer mehr durchsetzenden urbanistischen Maßnahmen des 19. Jahrhunderts erzeugen, stellte sich den Architekten ein bisher ungekanntes Problem: Was bis dahin als Ergebnis von Zufällen galt, musste nun geplant werden. Zugleich galt es, die möglicherweise überbordenden Ideen von bauwilligen Personen und Geldgebern einzugrenzen. Dieser letztere Aspekt war eine immer wieder neu zu bewältigende Herausforderung, denn allgemeine Vorschriften, Satzungen über die Gestaltung von Fassaden, die über Regeln zur Baulinie, zur Bauhöhe und zur Begrenzung von Brandgefahren hinausgingen, stießen sich am Eigentumsrecht und fielen damit als unterstützende Instanz aus. Wie ein Gebäude aussehen sollte, musste daher zwischen Baumeister (*builder*, *maître-bâtisseur*) und bauwilligen Personen jeweils neu austariert werden. Allein über die Gemeingüter wie den ungehinderten Verkehrsfluss, hygienische Aspekte darunter Luft- und Lichtzufuhr und den Brandschutz, der möglichst feuerfeste Materialien für Außenmauer, Dach und Vorbauten wie Balkone begründete, wurden ästhetische Fragen tangiert. Was bei den verhältnismäßig übersichtlichen Dimensionen neuer Straßen oder Quartiere bereits Diskussionen auslöste, wurde zur Grundsatzfrage, wenn weite Teile einer Stadt zum Gegenstand von Planungen wurden.

4.4.5 Die Freiheit des Besitzers und Bürgers: Der Wiederaufbau von Hamburg nach dem Großen Brand von 1842

Dies traf auf Hamburg zu, als Anfang Mai 1842 weite Teile der Innenstadt einem mehrtägigen Großbrand zum Opfer gefallen waren. Von den beiden Grundsatzfragen, die beim Wiederaufbau von Anfang an diskutiert und entschieden werden

572 Smirke 1834, die Zitate auf S. 17 und 19. Zur Personen und den wichtigsten Werken hier nur: Reidy, Denis V.: Smirke, Sydney (1798–1877), in: Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/25764.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

mussten, lasse ich hier den Stadtgrundriss und die damit verbundenen Aspekte der Modernisierung der Infrastruktur sowie der Besitzverhältnisse beiseite. Dagegen soll die Frage nach der Erscheinungsweise der Häuser – einheitlich oder vielfältig, nach der Befugnis der zahlreichen Architekten und Hauseigentümer – dargestellt werden, weil die Quellenlage und der Forschungsstand dies im Falle Hamburgs besonders gut zulassen.[573] Denn es können nicht nur publizistische Beiträge herangezogen werden, es sind auch die Protokolle der zuständigen Technischen Kommission, die die Stadtregierung eingesetzt hatte, ausgewertet worden. Zudem liegt mit den Lithografien aus dem 1846/47 erschienenen Lieferungswerk von Charles Fuchs eine visuelle Dokumentation vor, die das Erscheinungsbild vieler Straßen Haus für Haus überliefert.[574]

Carl Friedrich Reichhardt, der nach seiner Rückkehr aus den Vereinigten Staaten von Amerika eine Position in der Technischen Kommission ergatterte, hatte sich früh positioniert:

> Von der tödtenden Einförmigkeit der gewöhnlichen englischen und amerikanischen langen Straßen, in denen die architektonische Geschmacklosigkeit noch zu der Anlage hinzukommt, werden uns hoffentlich die Götter bewahren. Was giebt den besser gebauten unserer alten Städte denn anders den Reiz des malerischen in der Gruppirung der Gebäude, das angenehme Gefühl des wohnlichen der Anlage, als das scheinbar Zufällige, entstehend aus dem Anschließen an die vorhanden gewesenen Zufälligkeiten des Terrains. Was in diese Fällen Zeit und Geschichte im Laufe der Jahrhundert herbeigeführt haben, auf einmal schaffen zu wollen, ist freilich eine der schwierigsten Aufgaben der Baukunst, die einseitig, ohne Berücksichtigung der Bedürfnisse unserer jetzigen Zustände aufgefaßt zur gefährlichen Klippe für manche der ersten Architekten geworden ist.[575]

Offenbar ging er davon aus, dass die Aufgabe des Wiederaufbaus auch einem einzigen Architekten übertragen werden könne: Dies war nicht abwegig, denn in Hamburg hatten in den Jahrzehnten vor dem Brand die beamteten Architekten der Stadt, darunter vor allem Carl Ludwig Wimmel, für mehrere städtebauliche Projekte nicht nur den Verlauf der Straßen, sondern auch die Bebauung durch Entwürfe geregelt. Am spektakulärsten fiel darunter die Errichtung der Esplanade aus, an der Wimmel für die Nordseite eine symmetrisch komponierte Fassade von 67 Achsen unter einem durchlaufenden flachen Walmdach entworfen hatte: ein Fall, der oft kritisier-

573 Vgl. besonders Schumacher 1969; Jung-Köhler 1991; Schädel 1991; Schädel 2006.
574 Fuchs 1985a. Vgl. auch Fuchs 1985b.
575 Reichardt 1842.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



114a und **114b** Charles Fuchs: Hamburgs Neubau, 1846/47 (Nachdruck), Neuer Wall, Nordseite, Blatt 5 und 6.

ten langen Fassaden, die die Unterteilung in einzelne Häuser kaschierten.[576] Wimmel hatte mehrfach, u. a. für die Bebauung der Großen und Kleinen Theaterstraße

576 Hannmann 1975, S. 11–113, mit Abb. 173–185. Laugiers Kritik wurde auch in der deutschsprachigen Architekturtheorie aufgenommen. Dazu wie auch zu Musterhäusern vgl. Philipp 1997, S. 145–151. Wimmel war bis zu seinem Tod 1845 Mitglied der für den Wiederaufbau zuständigen Technischen Kommission.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

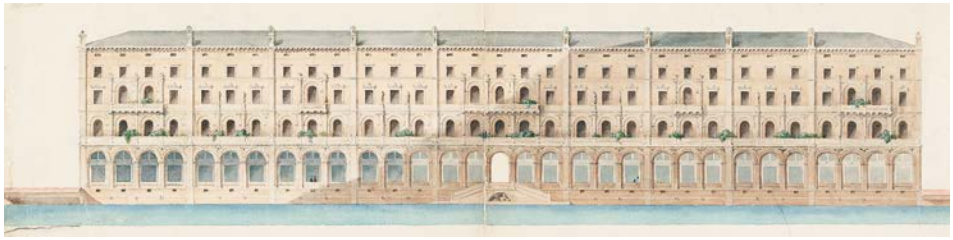
(1827/28), Fassadenentwürfe vorgelegt: Hier präsentierte er im Sinne alternativer Musterhäuser Fassaden, in denen Fensterformen, horizontale Gliederungselemente in der Form und in der Verteilung auf der Fassade sowie die Wandgestaltung durch glatten oder Bandrustika vortäuschenden Putz variiert wurden. Nur das Kranzgesims setzte Wimmel auf einer einheitlichen Höhe an, so dass sich ein geschlossenes Fassadenbild ergeben sollte. Die Käufer der Parzellen wurden auf die Realisierung der Fassaden nach diesen Rissen verpflichtet, wobei darüber hinaus Vorschriften zur Farbgebung gemacht wurden.[577]

Die Häuser an den Straßen in der Hamburger Innenstadt, die nach dem Brand entstanden, wurden zwar auf teilweise reformierten, breiteren Parzellen errichtet, außer Vorschriften zum Brandschutz – d. h. auch der Bevorzugung von Putz bei Verwendung weniger unverputzter Ziegelfassaden – und der Einhaltung der Baulinie, gab es aber keine Regelung: Die innere Struktur der Parzellen, in Abhängigkeit von der geplanten Nutzung, und die Höhe der Gebäude waren nicht festgelegt.

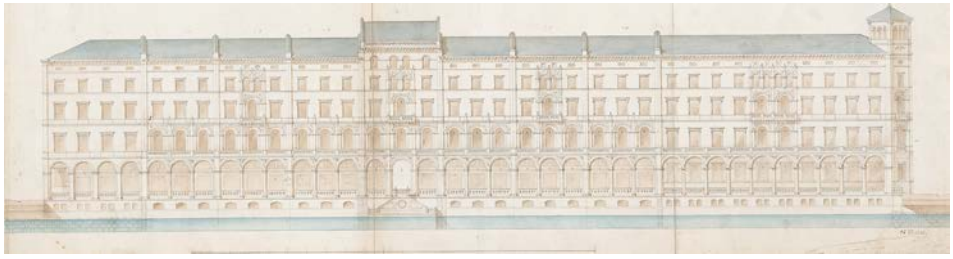
Am Beispiel des Neuen Walls, mit dessen Nordseite Charles Fuchs sein Lieferungswerk begann, lässt sich die Bandbreite der Möglichkeiten nachvollziehen (Abb. 114). Der Neue Wall war bereits vor dem Brand als breite Geschäftsstraße angelegt worden. Auf Parzellen unterschiedlicher Breite errichteten die Eigentümer neue Häuser, in denen die Entwerfer Variationen des Themas des bürgerlichen Geschäftshauses vorlegten: mit wenigen Ausnahmen traufständige Häuser, vorwiegend mit zweieinhalb Stockwerken über dem als Ladengeschäft ausgebildeten Erdgeschoss, wobei das Halbgeschoss als Mezzanin oder Attika auftreten konnte, mit unterschiedlichen Höhen der Geschosse, so dass die Gesimse von Haus zu Haus verspringend angelegt wurden, mit verschiedenen Fensterformen, teils dem klassizistischen Repertoire entstammend, teil historisierend, aber selten eindeutig neugotisch. Die Ladengeschäfte waren über Türen mit einer oder zwei Stufen Antritt zu erreichen, teils mit großen, mehreren Achsen überspannenden Schaufenstern, teils mit schmaleren, in der Axialität der Fassade verbleibenden Formaten. In anderen Straßen wurde das Kellergeschoss, wie in den Londoner Häusern, mittels eines vor dem Haus liegenden Grabens, voll ausgenutzt. Insgesamt überwog ein undogmatisches Vorgehen, und wenn ein Architekt zwei nebeneinander liegende Häuser errichtete, wie am Neuen Wall Nr. 26 und 28, fand sich eine Möglichkeit, das eine vom anderen Haus mittels rahmender Vorlage ein wenig zu unterscheiden. Fuchs zeigt die Häuser in einer Abwicklung von orthogonalen Rissen, davor die Straße mit der Pflasterung und dem Bürgersteig. Es sind bürgerlich gekleidete Personen unterwegs, auch Reiter und Kutschen, einige wenige Vertreterinnen und Vertreter aus der Unterschicht. Wenige Jahre nach dem Brand wird der Welt eine wohlhabende Stadt präsentiert, in der Gebrauchsartikel aus ganz Europa zu haben

577 Hannmann 1975, S. 109, mit Abb. 166f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



115 Alexis de Chateauneuf und Carl Friedrich Reichardt: Die Alsterarkaden in Hamburg, Entwurf, Hamburg, Staatsarchiv.



116 Alexis de Chateauneuf und Carl Friedrich Reichardt: Die Alsterarkaden in Hamburg, Entwurf, Hamburg, Staatsarchiv.

sind.[578] Häufig werden die Titel der Läden wiedergegeben, die Waren sind hinter den Schaufenstern zu sehen.

Es interessieren allein die Fassaden, und Fuchs bietet einen visuellen Katalog zum »herrschenden Geschmack in den verschiedenen Baustylen«. Der städtebauliche Zusammenhang ist nicht sein Thema, so wird z. B. die Poststraße, die auf den Neuen Wall mündet, nur als schmaler Spalt wiedergegeben. Vor allem in England dürfte das Werk durchaus als eine übliche Form der Darstellung erschienen sein. Die Leporelli, die dort in den 1830er Jahren beliebt waren, sind weiter oben kommentiert worden. Allerdings wiesen sie keine Fehler bei der Verkleinerung der Figuren auf, die bei den Tafeln von Fuchs zwischen den Personen auf der Straße und den Personen auf dem Bürgersteig entstehen.[579] Zudem hatte in London John Tallis sein Werk über die Geschäftsstraßen begonnen, in denen er in exakten Aufrissen die Straßen im Zentrum der Stadt Haus für Haus als neuartiges Verzeichnis und als Führer zum Londoner

578 Das Werk wird in The Builder 3, 1845, S. 614, als »an important work« unter den Neuerscheinungen angezeigt. Der *Builder* interessierte sich sehr für die Arbeiten von Chateauneuf, die er aus dessen *Architectura Domestica* (1839) kannte, und berichtet 1845 (Bd. 3, S. 65), dass dessen Haus Abendroth den Brand überstanden habe.

579 Long panoramic view round the Regent's Park drawn [...] bei R. Morris, engraved by S. H. Hughes, London 1831. London, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.4692, handkolorierte Radierung und Aquatinta von 13 Platten. Vgl. hier Kap. 2.3 mit Anm. 90–93.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Einzelhandel präsentierte.[580] Aus England könnte Fuchs also Anregungen für seine Art der Darstellung bezogen haben.

Die Alsterarkaden, die vom Rathausplatz zu sehen sein würden und an denen sich daher die Frage von Einheitlichkeit und Vielfalt in besonderer Weise stellte, fehlen in seinem Werk. Alexis de Chateauneuf und Carl Friedrich Reichardt hatten im Herbst 1842 bei der Kommission einen Entwurf eingereicht, der entlang der Kleinen Alster, zwischen Jungfernstieg und Schleusenbrücke eine Fußgängerpassage plante (Abb. 115).[581]

Über den Pfeilerarkaden, die die Läden vor Sonne und das Publikum vor Regen schützen sollten, war eine Terrasse vorgesehen, zurückgesetzt die Häuser mit einheitlichen Fassaden, die zweieinhalbgeschossig unter einem durchlaufenden flachen Walmdach über der Terrasse aufragen sollten. Ein Binnenhof sollte sie von der Bebauung zum Neuen Wall trennen. Die vertikale Gliederung war mit flachen Lisenen geplant, vierachsige Häuser an den Ecken; die dreiachsigen Häuser im Verlauf der Straße stellten die einzige Abwechslung dar. Die Meinungen dazu waren geteilt: Während der Syndikus Edward Banks die hohen Kosten für die Bauherrschaft fürchtete, da diese Quai und Arkaden errichten sollte, ohne von der gesamten Tiefe der Parzelle voll profitieren zu können, sprachen sich der Rat und die Bürgerdeputation für eine einheitliche Gestaltung aus. Die Technische Kommission fürchtete die Festlegung auf einen einzigen Entwurf, erwartete aber »ohne Vorschrift eines bestimmten genau zu befolgenden Risses […] den gewünschten Endzweck einer gefälligen Anlage im Großen zu erreichen.« Das Hin und Her der Auffassungen lässt sich aus den Protokollen – Reichardt war der Führer des Protokolls – von Sitzung zu Sitzung nachverfolgen: Ende Januar wollte die Kommission gestatten, »die zu seinem Grundstücke gehörenden Arkaden beliebig zu konstruieren«, was in Chateauneufs zweitem Entwurf nicht umgesetzt wurde. Ende Februar wurde dann der Vielfalt der Vorzug gegeben, denn »eine beabsichtigte Übereinstimmung in den Facaden der Häuser […] gewährt dem Beschauer ein bei Weitem weniger befriedigendes Gefühl, als die das Gepräge der Freiheit tragende Abwechslung verschiedener Facaden«.[582]

Hier erscheint zum ersten Mal das Argument, Abwechslung im Bauen von Häusern in städtischen Straßen stelle zeichenhaft politische Freiheit heraus, eine Freiheit, die sicher die Freiheit der wohlhabenden Kaufleute mit vollem Bürger- und Wahlrecht meinte. Inwieweit hier die noch darzustellende Freiheit der Briten in die Hamburger Diskussion übersprang, ist nicht zu klären. Jedenfalls verdankt sich die-

580 Vgl. Grant 2012; O'Byrne/Stobart 2017; O'Byrne 2017.

581 Klemm 2000, Nr. 100, S. 268–272. Der Anteil Reichardts an der Planung über das Hotel St. Petersburg hinaus lässt sich nicht genau bestimmen.

582 Alle Zitate nach Jung-Köhler 1991, S. 131ff., die Sitzungen erfolgten am 16.01.1843, 27.02.1843 und 24.02.1843.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



117 Hamburg, Alsterarkaden, Fotografie, Hamburg, Staatsarchiv.

ser Diskussion ein zweiter Riss für die Arkadenstraße, der die Abwechslung aus einer entwerfenden Hand vorführt (Abb. 116).

In der Gesamtstruktur setzt der Entwurf auf Asymmetrie: Die Treppe vom Quai zur Alster ist weit nach links versetzt, und das darüber errichtete Haus sticht mit einem Mezzanin über das Kranzgesims der übrigen Bauten hinaus, an der Ecke zum Jungfernstieg befindet sich ein Turm. Die Arkaden sind zwar gleichmäßig weit gespannt, aber von Pfeilern, Dienstbündeln oder Säulen getragen, so als würde hier demonstriert, was es heißt, den Bau der Arkaden in das Belieben der Besitzer zu geben. In den Etagen darüber operiert der Architekt mit wenigen Motiven, die verschieden kombiniert sind: hochrechteckigen Fenstern mit Verdachung, rundbogigen Fenstern mit reichem Profil im Gewände und neugotischer Dekoration sowie Balkonen mit Balustraden. Da an der rechten Ecke ein Hotel geplant ist, sind hier Fenster, nicht die breiten Öffnungen für Geschäfte, vorgesehen. Der Entwurf demonstriert, dass die Planung des »scheinbar Zufälligen« vielleicht in der Großform glücken konnte, dass aber im Repertoire der Einzelmotive in einem solchen Vorhaben Grenzen lagen.

Historische Aufnahmen der Alsterarkaden zeigen, dass die Vielfalt in der Instrumentierung der Fassaden beim Bau noch zunahm (Abb. 117). Tatsächlich wurde die

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Treppe zur Alster nicht im Zentrum der Arkaden angelegt, und die Breite der Parzellen fiel sehr verschieden aus. Es entstand jedoch ein Gleichgewicht, weil die beiden Eckbauten mit ihrer Breite einen voluminösen Rahmen für die jeweils drei Achsen schmalen Bauten in der Strecke der Alsterarkaden bildeten. Wie üblich, wurde jedes Gebäude in sich symmetrisch ausgebildet, das Repertoire an Einzelformen entsprach dem der Häuser in anderen Hamburger Straßen. Die Forschung hebt hervor, dass vor allem Reichardts Hotel St. Petersburg aus dem Gesamtkonzept heraustrat, durch seine Höhe und durch die Verwendung von Säulen in der Arkatur. Blickt man auf die Aufnahmen aus der zweiten Hälfte des Jahrhunderts, wird jedoch deutlich, dass bei identischer Höhe der Gebäude besonders durch die unterschiedliche Ausprägung der Kranzgesimse Vielfalt entstand. Mehr noch trug aber die Nutzung von hellfarbigen Vorhängen, die über den Balkonen aufgespannt wurden, von Aufschriften, später auch gigantischen Aufbauten für Werbung, zur Abkehr von der einheitlichen Erscheinung eines Straßenzuges bei.

Schon im Mai 1842, noch bevor die Entscheidungen zum Straßennetz getroffen waren, gibt ein ausführlicher Artikel in der *Frankfurter Gemeinnützige*[*n*] *Chronik* gute Ratschläge, indem er zwischen »gemüthlichen Liebhabern des Alten« und »Kunsttheoretikern« unterscheidet. Nur hier findet sich ein konkreter Vorschlag zur Variation der Architekturen in einer geraden Straße. Der ungenannte Autor hält fest,

> daß gerade und breite Straßen nur dann langweilig sind, wenn die Häuserreihen aufgespannten Striemen aus einer Hannswurts= oder Bettlerjacke gleichen, und wenn der Blick zwischen ihnen keinen anderen Ruhepunkt findet, als ein Stückchen Himmelblau. [...] Ein Viereck, welches an seinen Endpunkten vier gleichartige Hauptgebäude und in der Mitte seiner Seiten oder Hauptseiten zwei oder vier Hauptgebäude und dazwischen lauter gleiche einfache Häuser hat, zeigt Regelmäßigkeit, Einheit und Mannichfaltigkeit vereint. Eine aus solchen unter sich in Größe und Bauart verschiedenen Vierecken bestehende Stadt wäre eine wahre Palaststadt.[583]

In der geraden Straße, wie sie sich in Hamburg mit dem Wiederaufbau durchsetzte, konnte also vor allem mit der Abwechslung von gleichartigen größeren und »gleichen einfachen« Häusern die Balance zwischen Regelmäßigkeit und Abwechslung erreicht werden, die Balance, die Laugier schon um die Mitte des 18. Jahrhunderts gefordert hatte.[584] In der Rückschau sollte Carl Friedrich Reichardt, der aus ungeklärten Gründen die Technische Kommission hatte verlassen müssen, feststellen:

583 Frankfurter gemeinnützige Chronik 2, Mai, 1842, S. 42.

584 In den Begriffen Laugiers: »regularité« und »variété« bzw. »Abwechslung« bei Friedrich Christian Schmidt, der Laugier folgt und ihn für die deutschen Verhältnisse in ähnlicher Weise durch die Mi-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> Eine andere Frage ist es aber, ob der Staat oder die denselben vertretende Baubehörde das Recht habe, den Käufern von öffentlichem Grunde ganz willkührliche, lästige Bauvorschriften der Art zu octroyiren. Unserer Ansicht nach ist Letzteres ein unerlaubter Eingriff, nicht nur in die festzuhaltende Freiheit des Bürgers, sein Haus sich einzurichten, wie es ihm beliebt, sondern zugleich eine Beeinträchtigung der, freilich überhaupt nicht wenig begriffenen oder richtig verstandenen, höheren, architectonischen Kunstinteressen. In beider Hinsicht wäre entschieden darauf zu bestehen; daß außer den selbstverständlichen, allgemein gültigen vernünftigen Baugesetzen […] jede Beeinträchtigung der freien Bewegung des Bauenden auf seinem eigenen Grund und Boden, zurückzuweisen sei.[585]

4.4.6 London: Die Freiheiten des Englishman

Am Beispiel von Paris im Second Empire konnte bereits gezeigt werden, welche Winkelzüge erforderlich waren, um private Bauherren zu einer Fassadengestaltung zu zwingen, die innerhalb einer bestimmten Bandbreite Variationen enthielt. Das Verhältnis des einzelnen Gebäudes zum Ganzen der Straße, vor dem Hintergrund der Rechtslage und des nationalen Selbstverständnisses, stellt einen der zentralen Aspekte auch in der Londoner Realität des Bauens und in der Architekturkritik dar. »Street architecture« – der Begriff umfasst die Häuser als einzelne Bauten, nicht deren Kontext oder gar Fragen der Urbanistik – avancierte nicht nur zu einer der ökonomisch wichtigsten, häufigsten Bauaufgaben. Vielmehr fasst der Begriff Wohnhäuser, Wohn- und Geschäftshäuser und die neuen Bauaufgaben in der modernen Großstadt, wie Gebäude für Versicherungen und Banken, Kaufhäuser, Hotels u. a. zusammen und erhebt sie aus der Sphäre der Baumeisterarchitektur zu einer theoriefähigen Kunst. Die Vorstellungen der Städter aus der Mittelschicht blieben außerordentlich stabil; sie zogen das Wohnen im »eigenen«, d. h. auch im gemieteten Haus der Etagenwohnung vor, so dass die *Terraces* in den Wohnvierteln als Reihen von identischen Bauten in Gebrauch blieben.[586] Das Interesse der Architekturkritik richtete sich also vor allem auf die Geschäftsstraßen, die weiterhin als Mittel zur verkehrlichen und sozialen Reform von Stadtgebieten eingesetzt wurden.[587]

---

schung von Bauten unterschiedlichen Ranges und unterschiedlicher Höhe konkretisiert (Schmidt 1790, S. 136–137). Vgl. auch Langner 1977.

585 Reichardt 1857, S. 82.

586 Muthesius 1990, passim.

587 Dyos 1957, S. 259–264, sieht in der vorherrschenden Absicht, Stadtviertel zu sanieren, den wesentlichen Unterschied zu den Haussmannischen Maßnahmen in Paris mit ihrem breiten Spektrum an Zwecken.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Spielarten der Fassadenmotive nahm mit dem Fortschreiten der Regierungszeit Königin Victorias weiter zu, so dass die Diskussion zu »Street architecture« von Anfang an unter dem Schlagwort der »battle of styles« geführt wurde. Donald Olson hat nicht nur die verschiedenen Aspekte dieser Diskussion und der Bauten, d. h. nicht nur die Verfügbarkeit der Vorlagen, die Vielfalt der Kenntnisse durch Reisen und durch Publikationen, sondern auch die Menge an verfügbaren Baumaterialien dargestellt.[588] Die große Diversität in Londoner Straßen seit den 1830er Jahren, die sich in der Höhe und Breite der Bauten, in den verwendeten Baustilen und Materialien ausprägte, fand mehr Fürsprecher als Gegner. Wie die Bauherrschaft und die Passantinnen und Passanten die Situation beurteilten, ist schlechterdings nicht festzustellen, denn die verfügbaren Quellen stammen sämtlich aus der Fachpresse bzw. der von ihr beeinflussten Tages- und Wochenpresse. So ist es nicht verwunderlich, dass die gegnerischen oder warnenden Stimmen vor der Vielfalt im Bauen vor allem die Bauherrschaft für die Exzesse verantwortlich machten. Der große Konkurrent war Paris, an dem man die Geschwindigkeit des Stadtumbaus bewunderte, die dazu erforderlichen Maßnahmen aber verabscheute. Als nur ein Beispiel zur Kritik an der Bauherrschaft sei aus den *Building News* von 1861 zitiert:

> Private buildings are more likely than public ones to operate upon the general taste, because they more closely resemble the buildings which ordinary men require, and the style as exemplified in them may be readily comprehended, when it would be difficult to anticipate a redaction of the style seen in a public building to the dimensions of a 20-feet frontage, such as most people require in our streets.
>
> Our street architecture is not, taken as a whole, particularly meritorious. Circumstances produce it totally unconnected with the ability of our architects. Individual caprice and independent rights cut it too frequently into so many vertical slices of brick and cement in which no attempt at harmony with neighbouring houses has been attempted. Something to catch the eye of a customer is the great desire of all tradesmen, and ideas of architectural beauty have to be sacrificed to it. Even where a block of houses and shops have been built together from a single design, the individual lack of taste and the yearning for display, break out in the obtrusive shop-fronts, and supersede the architect's good intention. The signboard writer completes the incongruity.[589]

588 Olsen 1979, S. 75f. Vgl. auch die Übersicht von Summerson 1977; Curl 2007. Zur »Battle of Styles« auch Muthesius 1972, S. 162.

589 Building News 7, 1861, S. 951 mit Bild auf S. 946 (Anlass der Äußerungen ist ein neues Geschäftshaus von F. Warren in Cheapside). Ein frühes Beispiel für die Wahrnehmung des Konflikts zwischen Expertenwissen und den Freiheiten der Entscheidungsträger findet sich bei Gwynn 1766, S. vi: »and that the old cry of private property and the infringement on liberty will be objected and urged with the greatest vehemence, in opposition to the good effects.«

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



118 Worthington George Smith (Zeichner)/James Warmsley (Stecher): Barclay's Bank, Holzstich, 1864, Holzstich, Wien, Technische Universität.

Hier taucht die Aufgabe der »Street architecture« als Schule des Geschmacks wieder auf, aber noch deutlicher wird der Wunsch der Auftraggeber, der Geschäftsleute, sich von der Konkurrenz abzusetzen, artikuliert. Nach wie vor seien es aber vor allem die »Shops«, in denen sich der Mangel an Geschmack manifestiere und in der der Schriftenmaler alle guten Absichten zunichte mache.

In gewisser Weise war die Kritik schon traditionell und ging an der Sache vorbei. Denn längst hatten andere Wirtschaftszweige in der Weiterentwicklung des Baugewerbes die Oberhand, nämlich Versicherungen und Banken. Die Unterschiede im Umgang mit der Ikonografie der Fassaden zwischen diesen Unternehmungen des Finanzsektors hat Summerson 1977 aufgezeigt, so dass hier darauf verzichtet werden kann. Am Beispiel der Bankgebäude in der Lombard Street, die ihre geringe Weite beibehielt, soll nur angerissen werden, welche Themen zusätzlich zur individuellen Gestaltung des Firmensitzes aufkamen. Die Straße war bei ihrer Neubebauung seit etwa der Mitte der 1850er Jahre nicht verbreitert worden, und die Gebäude wurden kaum über die bisherige Bebauung hinaus erhöht. Aber der architektonische Aufwand nahm enorm zu. *The Builder* berichtet 1864 nicht nur über die Verdoppelung des bereits exorbitanten Bodenwerts innerhalb eines Jahres; er geht auch, wie gewohnt, die Straße Gebäude für Gebäude durch. Dabei muss er eingestehen, dass die Bilder, die er in der Zeitschrift bieten kann, unzureichend seien (Abb. 118).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

An der Bank von »Messrs. Barclay, Bevan, Tritton, Ransom, Bouverie, Twells & Co«, die von Philip Charles Hardwick[590] errichtet wurde, bemerkt er, dass sie asymmetrisch sei – tatsächlich hatte die Fassade vier Achsen, so dass das Hauptportal links der Mitte zu liegen kam. Aber das falle nichts ins Gewicht, weil die Straße eng sei.

> We have some idea of the design, by an engraving; but it must be remembered that lofty buildings in narrow streets, are beyond the scope of perspective representation. This fact, which we have occasionally had to state, should afford a lesson even in design. A perspective view of such a building as that we are noticing, to be at all satisfactory, has to be taken from a supposed point, or on the supposition of a width of street four or five times that of the actual street. Such a view, however, shows the building as it is never seen, and as in the case of Lombard-street, never will be. Architecture cannot be rightly designed except for the circumstances or conditions under which the building will be seen.[591]

Es sei daher richtig, dass die Plastizität der Architektur vom Erdgeschoss – nur hier gab es dorische Doppelsäulen – zum Mezzanin hin abnahm. Fotografien zeigen, dass Plastizität der Fassade die einzige Chance war, in der schmalen Straße Aufmerksamkeit zu erlangen. Solidität demonstrierte die Fassade durch die Rustika, die von Charles Robert Cockerell bei The London and Westminster Bank 1838 eingeführt worden war.[592] Sicherheit erzeugte sie dadurch, dass die Öffnungen des Erdgeschosses, im Unterschied zu den Ladengeschäften, erst über Kopfhöhe der Passanten einsetzten. Zwei Jahre später spitzte *The Builder* in einem Grundsatzartikel über den Stand der »Architecture of the City of London« die Diskussion noch zu: Es gebe inzwischen zu viele verschiedene Materialien, von denen nur wenige für das Londoner Klima geeignet seien, und Bauschmuck müsse reduziert werden. Vor allem sei auf die Ansichtigkeit der Bauten zu achten:

> Ornament for upper stories has been in many cases used only to be thrown away, in consequence of the narrowness of a street, – which the architects, it may be said, ought to have considered, […], and by sparing decoration in places where it could be only for the benefit of the larks and crows, or the distress of wingless animals; and, in some other instances, effect, as of an elaborate front, is quite destroyed by the curvature on the ground following the curve of the street.[593]

590 Hobhouse 1976, S. 32–49, S. 139–141, S. 151–152; Booker 1990, S. 84, 129–131; Black 2000, S. 366f. mit weiteren zeitgenössischen Äußerungen. Port, H.: Hardwick, Philip, in: Oxford dictionary of national biography 2004/2009, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/12279.

591 The Builder 22, 1864, S. 769f.

592 Summerson 1977, S. 168; Black 2000, S. 359f. mit Abb. 4.

593 The Architecture of the City of London, in: The Builder 24, 1866, S. 641–643, S. 642 mit Beschreibung der Bronze-Appliken an der Barclay's Bank.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Mehr an Mahnung, den Standort eines Baus und dessen Ansichtigkeit zu beachten, konnte es kaum geben.

Immer dann, wenn namhafte Architekten beteiligt wurden, verschob sich in der Architekturkritik die Bewertung der Individualität zumindest in Anerkennung, wenn nicht gar Lob. Dennoch lässt sich die defensive Haltung in der englischen Debatte, die sich auch in den abgedruckten Reden der Zeitschriften spiegelt, kaum übersehen. Die Auseinandersetzung mit den Baumaßnahmen des Second Empire in der konkurrierenden Hauptstadt Paris konnte dazu verhelfen, die Vorteile der eigenen Position besser herauszustellen und politisch zu bewerten. Zwar musste man anerkennen, dass es in Paris mit dem Bau neuer Straßen sehr zügig vorangehe, und immer wieder wurde gefordert, dass die – im besten Fall eine einzige – öffentliche Hand in London ordnungspolitisch und finanziell zupacke. Das politische System aber wollte man keinesfalls übernehmen: Der Bauunternehmer Sir Morton Peto, der für seine unabhängige liberale Haltung bekannt war, hielt 1860 in der Parlamentsdebatte zur Finanzierung des *Embankment* den Kollegen das Pariser Beispiel vor, wetterte gegen die Londoner Vorgehensweise und wollte doch keinesfalls das politische System aus Paris etablieren:

> He did not wish to introduce an Imperial *régime* into this country, but he could not help regretting the puny, hap-hazard spirit with which our Government shrank from dealing with great questions when he saw the improvements which had been effected in Paris. He [...] had been extremely struck with the order, detail, and accuracy that prevailed. In England, on the contrary, we suffered an agglomeration of warehouses to stand in the way of this vast improvement, and were deterred from action by impediments originating in arrangements dating from the time of Edward I.[594]

Themen des Vergleichs, der ansonsten zu Ungunsten von Paris ausfällt, waren: die Promiskuität der sozialen Schichten bei der Belegung der Häuser,[595] durchaus im Widerspruch zu der in Paris wie auch in London ungelösten Frage der Unterbringung jener großen Anteile an Bevölkerung, die durch die Baumaßnahmen vertrieben wurden;[596] die Finanzierung der Maßnahmen, oftmals windig, durch Kredite,

---

594 Hansard's parliamentary debates. Official report. Session of the Parliament of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Bd. 158 (24.3./6.6.1860 = 23rd Victoriae, Bd. 3), London 1860, Sp. 745, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t71.d76.cds3v0158p0-0009?accountid=14571 [11.07.2025]. Zur Person: Port, H.: Peto, Sir (Samuel) Morton, first baronet (1809–1889), in: The Oxford dictionary of national biography 2004/2011, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/22042. Vgl. auch Donaldson, S.: Opening meeting of the Royal Institute of British Architects, in: The Builder 19, 09.11.1861, S. 769: »The energy of the French Government contrasted most favourably with the apathy and inertness of our own authorities.«

595 Marcus 1999, S. 83–88.

596 Burnell, George Rowden: Studies of modern architecture at home and abroad, in: Examples of the

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

letztlich durch Steuern, so dass die Hauptstadt dem ganzen Staat zur Last falle,[597] und der Mangel an Inspiration in den einheitlichen Fassaden, die durch starke regulative Eingriffe hervorgerufen werde.[598] Alle Entwürfe müssten dem Hôtel de Ville vorgelegt werden, heißt es in einer Polemik von 1862,

> and the consequence is, that there is about as much »character« in the street architecture of the period of the second Empire as there is about a regiment on parade. […] If I were not for the occurrence of the numerous public offices and buildings of French towns, the monotony of their modern street architecture would, indeed, be unbearable; and even with that adventitious aid there is a sad lack of movement and variety; there is, so to speak an absence of individuality, which is almost painful to those who have been educated under a system of liberty, as opposed in its results to a system of equality under a strong military government.

Auch die Architekten seien nicht frei, ihrem »genius« zu folgen, weil sie der Kontrolle einer bestimmten Schule unterworfen würden. Dies alles sei die Folge der »corruption of the Orleans government, and the still more corrupt and debasing tyranny of the Imperial *régime*« und der Herrschaft einer bestimmten architektonischen Stilrichtung.[599]

Dies war alles nicht neu, die Schärfe im Ton hingegen schon. Eine andere, seit Anfang des Jahrhunderts virulente Argumentation im Vergleich der beiden Hauptstädte galt dem Mangel an öffentlichen sehenswerten Bauten in London. Dies ließ sich durch den Stolz auf die Prosperität und das politische System kompensieren.

---

architecture of the Victorian age, and monthly review of the world's architectural progress, I, London 1862, S. 69–74. Burnell war der Autor zahlreicher praktischer und kunstkritischer Schriften und Zeitschriftenbeiträge. Zur Frage der Arbeiterwohnungen und den Mietpreisen in Paris aus englischer Sicht u. a. Population. Houses; and Improvements: Paris, in: The Builder 19, 27.04.1861, S. 277–279.

597 Z. B. The Question between London and Paris Improvements, in: The Builder 19, 1861, S. 870f.

598 Paris and French Architecture, in: The Builder 19, 12.10.1861, S. 693–695: »It may be true that it is the habit of the French to wait for inspiration from a central authority: at least we hear them making this accusation of themselves every week.«

599 Burnell 1862. Vgl. auch Prof. Smirke on architecture as a fine art, in: The Builder 22, 1864, S. 38–40, hier S. 39: »After making every allowance for the charm of variety, and the monotony of uniformity, especially in street architecture, I cannot but think that the Englishman's claim of right to do what he will with his own, and adopt the style that may seem good in his own eyes, is to be lamented as tending to make our architecture motley, and our buildings incongruous with each other, causing our gables to be of every conceivable angle, and our columns of every imaginable proportion. But so it must be until the republic of taste shall submit to a dictator, or the vision of an eminent writer of the present day shall be realized, who dreams of some happy future, when we shall all, by common consent, agree to build in accordance with the canons of the thirteenth century.«

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Edward Bulwer-Lytton hatte 1837 in seinem Roman *Ernest Maltravers* bei der Rückkehr des Romanhelden, des »Englishman«, aus dem Ausland »proud and exciting feelings« gefordert:

> The spirit of London is in her thoroughfares, – her population! What wealth – what cleanliness – what order – what animation! How majestic, yet how vivid is the life that runs through her myriad veins! How as the lamps blaze upon you at night, and street after street glides by your wheels, each so regular in its symmetry, so equal in its civilization, – how impressively do you feel, that you are in the metropolis of a FREE PEOPLE, with healthful institutions, and exulting still in the undecayed energies of national youth and vigour.[600]

Die positive Bewertung des Individualismus im Bauen nahm in den 1870er Jahren in den britischen Zeitschriften noch zu.[601] Dabei neigten die Autoren dazu, ökonomische Fragen, wie die enorme Steigerung der Bodenwerte und das Verschwinden der Wohnbevölkerung aus der City, unberücksichtigt zu lassen. Stattdessen gewann das Attribut des »picturesque« neue Prominenz, indem es sich eignete, die Vielfalt der Stile, der Volumina und der Funktionen in der Bebauung der Straßen positiv zu beschreiben.[602] Es ist möglich, dass die unterschiedlichen Phänomene, die zu unterschiedlichen Zeiten als »picturesque« bezeichnet wurden, mit »democratic traditions« gleichgesetzt wurden, jedenfalls mit der Partei der Whigs.[603]

James Winter hat seine gesamte Geschichte der Regeln für die Benutzung der Straßen im London des 19. Jahrhunderts unter den Aspekt der Privilegien des »free-born Englishman« gestellt, freilich unter Auslassung der Architekturgeschichte.[604] Es ist interessant zu sehen, welche Widersprüche sich auftaten, wenn man die Sozialgeschichte der Benutzung der Straßen mit der Besiedlung und Ausgestaltung der Bauten abgleicht: Winter kann am Beispiel der Straßenmusiker zeigen, dass ihre Vertreibung vor bestimmten Häusern durch einen *Constable* nur möglich wurde, wenn dazu der Haushaltsvorstand mit guten Gründen aktiv wurde. Ein allgemeines Störgefühl reichte nicht aus – die Straße war für alle da, jedenfalls für alle Männer.[605] Ebenso gut und sorgfältig musste begründet werden, wie die Fläche der Straße genutzt werden konnte: Eine Zone zwischen Trottoir und Fahrbahn konnte von fliegenden Händlern gebraucht werden, allerdings dann nicht, wenn ihre Waren

600 Lytton 1837, S. 167. Die Passage wird zitiert in: The Builder 13, 17.02.1855, S. 73f., ohne Autor, Rezension zu Timbs 1855.
601 Zahlreiche Beispiele bei Olsen 1977, S. 59f., S. 67–75.
602 Andrews 1994, S. 282–298.
603 Scalzo 2000, S. 92.
604 Winter 1993, S. 9, S. 65–79.
605 Zu den Einschränkungen für Frauen vgl. zuletzt: Cox Jensen 2022.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

den anliegenden Ladenbesitzern Konkurrenz machten.[606] Dies alles wurde mit den Freiheitsrechten des Engländers begründet. Es liegt daher nahe, die wiederholt auftretende positive Besetzung der individuellen Stilwahl für die Bauten an den Straßen ernst zu nehmen – ungeachtet der dramatischen Folgen des Kapitalismus für die Entwicklung der City als ganzer. Denn hier lag der Widerspruch: Die »Lower Class« hatte sich von den Wohngebieten der Oberschicht fernzuhalten, für die *Estates*, die privaten Besitzungen, galten die Freiheiten nicht. Durchmischtes Wohnen, sei es im Haus, sei es in der *Parish*, war undenkbar. An dieser Stelle, in einer sozialen und zugleich ökonomischen Separierung, endeten die Freiheiten des »Englishman«.

4.5 Möglichkeiten und Grenzen des Individualismus

Es dauerte lange, bis Straßen, deren Führung in regel- oder unregelmäßig gebogenen Kurven erfolgte, für neue Stadtviertel geplant und errichtet wurden. Wie die hier diskutierten Beispiele zeigen, wurde die Krümmung einer Straße lange Zeit vor allem unter dem Aspekt der guten Sichtbarkeit von Fassaden diskutiert, immer dann und immer dort, wo Vielfalt von Fassaden erwünscht war. Um die Mitte des Jahrhunderts setzte sich im Städtebau unter den Experten die Haltung durch, dass allzu lange gerade Straßen zu vermeiden seien: Dies traf auf London, Hamburg und Paris zu – hier allerdings nicht in der Praxis der Ausführung der neuen Boulevards, sondern in dem Unterricht an einer der führenden staatlichen Hochschulen. Den Stand der Dinge fasste Léonce Reynaud, Inhaber des Lehrstuhls an der *École nationale des Ponts et Chaussées* in seinem Buch zusammen. Ich benutze das Buch Reynauds, der die zeitgenössische Gesellschaftsform mit der weitgehenden Segregation von Reichen, Wohlhabenden und nahezu unbemittelter Arbeiterschaft unhinterfragt zur Grundlage seiner Überlegungen machte, als eine kompakte Darstellung aller ästhetischen Aspekte, die für einen gekrümmt geführten Straßenverlauf sprachen:

> On se gardera également, et de prolonger les rues en ligne droite sur de trop grandes longueurs, et de les briser ou les infléchir outre mesure; car ces dispositions ne conviennent ni au fond ni à la forme. Il est rare qu'une longue direction rectiligne n'ait pas quelque chose de faux; qu'il n'y ait pas eu avantage à la dévier en un ou plusieurs points, soit pour éviter une pente trop prononcée, soit pour rencontrer une place publique, soit pour se rapprocher d'un édifice important, soit pour obéir aux convenances de la circulation, soit encore pour se mettre à l'abri des vents trop impétueux. Et, d'un autre côté, il est rare

606 Winter 1993, S. 108f., zu den Freiheiten gehörte auch das Tempo der Kutschen oder Reiter, die erst ab 1839 ausnahmsweise durch die Polizei zu langsamerem Tempo angehalten werden konnten (S. 42–48).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> aussi qu'elle produise bon effet, parce qu'elle est trop uniforme. En vain les habitations y sont variées, elles n'attirent pas l'attention, parce qu'elles se présentent obliquement; on les voit mal, et leurs formes sont pour ainsi dire sans action sur les passants. Les longues rues droites sont généralement tristes, et elles ont en outre l'inconvénient de faire paraître la ville plus petite qu'elle ne l'est réellement, car, faute de points de repères, on ne peut se rendre un compte exact de leurs dimensions. Elles vont à l'inverse de ce qu'on doit désirer: Mais elles semblent courtes à qui les voit et longues à qui les parcourt. Mais qu'on y admette quelques changements de direction et la variété arrive immédiatement; ils jalonnent les distances, présentent les édifices sous des angles plus divers, déterminent des accidents d'ombre et de lumière et offrent au promeneur des points de vue qui se renouvellent à chaque pas.[607]

Reynaud denkt hier vom Stadtplan her, hat aber die ästhetischen Effekte für die Passage durch die auf der Straße zirkulierenden Menschen im Blick: Die Fassaden der Gebäude geraten besser in Sicht, wenn die Straße gekrümmt ist, Licht und Schatten sind verteilt, wodurch es Anhaltspunkte für die Abschätzung der Distanzen gibt. Ebenso interessant ist, was er nicht schreibt, vielleicht auch als beamteter Architekturprofessor im Paris des Second Empire nicht äußern kann: Welche Machtdemonstration immer dann mit der geraden Straße verbunden ist und als solche erkannt wird, wenn sie konfliktbehaftet und im Kontrast zu den nach und nach entstandenen Vierteln angelegt wird. Das wurde am Beispiel Paris von den britischen Fachleuten zum Thema gemacht, nach der Reichsgründung kam noch Deutschland – gemeint war Berlin – als Exempel für eine despotische Form der Stadtplanung hinzu.[608] Es war in dieser Phase offenbar nicht denkbar, dass ein geplanter, gekrümmter Straßenverlauf wie die Hamburger Mönckebergstraße am Ende des Jahrhunderts dieselbe Konnotation einer obrigkeitlichen Durchsetzungsmacht und Finanzkraft aufweisen könne, gerade auch dann, wenn sich die Maßnahme noch stärker auf statistische Daten berufen konnte als in den Jahrzehnten zuvor.[609]

Der Konsens in Angelegenheiten der einheitlichen Fassade war schwächer ausgeprägt. Die englischen Architekten, die aus den Erfahrungen mit den Fesseln des *Building Acts* von 1774 heraus argumentierten, feiern die Vielfalt der Bauten als Zeichen für die Freiheit, die die englische Verfassung gewähre; Sorgen bereiten ihnen nur die Auseinandersetzungen zwischen den Fachleuten, als solche sie sich selbst durchsetzen wollen, und der Bauherrschaft. Es geriet nicht in ihren Blick, dass im britischen

607 Reynaud 1850–1858, Bd. 2, 1858, S. 596f.

608 Types of twin architecture, in: Building News 57, 26.07.1889, S. 101f.: »The idea of Unity and State control permeated municipal architecture – a *régime* we find carried to an excess in Paris and many German cities. The assertion of the individual in the rebuilding of our streets is apparent to all who notice what has been done of late years.«

609 Schubert 1995; Schubert 1997, S. 227–235.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Empire der »free-born Englishman« eine privilegierte Minderheit darstellte, auch und gerade wenn er sich mit Hilfe der Architekten in ästhetisch geordneter Form für die Fassaden an den ökonomischen und kulturellen Reichtümern der Kolonien bediente. Dies trifft ebenso auf die Hamburger Kaufleute zu, denen ihre Bauaufsicht keine gestalterischen Vorschriften machen wollte, um die Freiheiten der Bürger in der Hansestadt, im Gegensatz zu den umgebenden Monarchien, zeigen zu können.

Grenzen, die die staatlichen oder städtischen Behörden den Architekten oder der Bauherrschaft setzen könnten, wurden in London und in Hamburg nur für Aspekte der Sicherheit und des allgemeinen Nutzens wie beispielsweise von Verkehrsfluss und Stadthygiene befürwortet. Auch Reynaud warnte davor, durch Vorschriften der Behörde die Freiheiten der Architekten und der Bauherrschaft zu beschränken.[610] Im Gegenteil, er warnte auch die Architekten: Aus der Erfahrung mit der historischen Stadt – das ist ein neuer Aspekt – vertraute er auf die Fähigkeit der Ortsansässigen, in Vielfalt das Richtige zu tun, denn die Stadt, die Straßen und die Häuser entspringen der jeweiligen, zeitgebundenen individuellen Erfahrung der Wohnbevölkerung. Einheitsbauten verabscheute er:

> Elles n'annonceraient plus la vie et ses accidents, l'homme et sa liberté; elles deviendraient quelque chose de faux, de blessant pour tout esprit délicat, des espèces de lits de Procuste imposés à tous les habitants d'une ville par la tyrannie d'une architecture inintelligente.[611]

In den Jahrzehnten um die Mitte des Jahrhunderts war es offensichtlich noch nicht möglich, die ersten Anzeichen der Folgen aus der Bodenspekulation im Hochkapitalismus für die Straßen im Zentrum der großen Städte und deren weitere Entwicklung zu deuten und die damit verbundenen Wandlungen in den Erwartungen an Architektur zu erkennen. Zwar nahm man die Steigerung der Preise für Boden, Mieten und damit auch den Wert von Gebäuden wahr, und es wurde registriert, dass Spekulationen auf den ökonomischen Erfolg von Straßen fehlschlugen, wie etwa in der Victoria Street in London.[612] Es wurde ferner registriert, dass der Umschlag von Gebäuden rascher vor sich ging, als die traditionelle Erwartung der 99jährigen Pacht dauerte. Der Niedergang der Regent Street wurde beispielsweise mit Fehlern des Architekten, wie der unbeliebten Kolonnade des Quadranten, und dem für das Londoner Klima ungeeigneten Fassadenmaterial Stuck begründet. Mit dem raschen

610 Reynaud 1858, Bd. 2, S. 604: »Il faudra surtout se garder scrupuleusement d'entraver la liberté au delà du nécessaire, et n'imposer l'uniformité pour les façades des maisons que dans de rares circonstances.«

611 Reynaud 1858, Bd. 2, S. 591f.

612 Dennis 2012.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



119 New Buildings of the City Offices Company, 39–41, Lombard-Street, 1866, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Wechsel der Bebauung war auch der Aspekt von Dauerhaftigkeit, der zwar den konventionellen Wohnbauten abgesprochen wurde, aber der »gelehrten« Architektur als Gattung inhärent sein sollte, geschwächt.

Neben den Vertretern der Regierungen auf der Ebene von Stadt und Kommune lassen sich drei Gruppen von Akteuren ausmachen, die zumeist widerstreitende Interessen verfolgten: Zum einen die Bauherrschaft, die sich von den Nachbarn, vielleicht auch von ferner ansässigen Standesgenossen unterscheiden wollte, und daher eine eigene Ausprägung der Fassade wünschte; je nach sozialem Status und geltenden Konventionen konnte sich dies in Details, wie den Gittern in den *Terraces* des Westends, oder aber der ganzen Fassade ausdrücken. Auch unter den Bedingungen, die im Paris des Second Empire durch die *Préfecture* gesetzt waren, ließen sich in der Großform und den Details eigenständige Lösungen realisieren. Zum anderen die Architekten, die im Wettbewerb mit ihren Kollegen standen und innerhalb der Bauaufgaben individuelle Varianten erfinden mussten, – auch um ihren Berufsstand zu legitimieren. Schließlich die Bewohnerinnen und Bewohner und die Mieterinnen und Mieter selbst; deren reversible Einrichtungen an der Fassade – Ladeneinbauten, Markisen, Aufschriften, Topfpflanzen – standen mit Ausnahme der Ladenfronten außerhalb der

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



120 The »Peabody« dwellings for the poor, Spitalfields, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Expertendiskussion, doch handelte es sich um Signale, mit denen Hausbewohner unmittelbar und unmissverständlich mit den Vorbeikommenden interagierten. Es verwundert nicht, dass die Vielfalt der Straße nicht immer konfliktfrei verhandelt wurde.

In zwei ökonomisch weit auseinanderliegenden Bauaufgaben wurde der Anspruch auf individuelle Sichtbarkeit allerdings negiert: dem Bürogebäude, das Flächen zur Anmietung anbot, und dem Wohnblock für Arbeiterfamilien. Im Fall des Bürogebäudes kam es darauf an, je nach Standort eine Architektursprache zu entwickeln, die jedem gewünschten Mieter entsprach und dessen ökonomischem Status Ausdruck verlieh. Das von der City Offices Company errichtete Gebäude, das 1866–1868 für die Lombard Street von den Architekten Frederic John Francis and Horace Francis entworfen wurde, stellt sicher eine besonders reiche, der Nachbarschaft der Banken angemessene Version für einem Bau dar, in dem man Flächen anmieten konnte (Abb. 119).[613]

Unter den speziell für Arbeiterfamilien errichteten Häusern, die zentral in London erbaut wurden, bedeutet der vom Peabody Trust 1864 unter dem Vorzeichen der Wohltätigkeit errichtete Block an der Commercial Street sicher eine der aufwen-

613 Zum Aufkommen solcher Bauten vgl. Summerson 1977, S. 171f.; *The Illustrated London News* berichteten am 01.08.1868 darüber. Kritisch zur Struktur der Wohnungen und den auch im Inneren unverputzten Backsteinwänden: The Builder 22, 23. 01. 1864, S. 67. Der Bau ist erhalten.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

digeren Varianten, jedenfalls eine erkennbare »Adresse« für die zahlreichen Bewohner (Abb. 120).

Henry Astley Darbishire war als Architekt sichtlich darum bemüht, Variationen im Baublock mit seinen Ziegelsteinfassaden zu installieren, der 57 Wohnungen für Familien enthielt.[614] Beide Bauaufgaben waren neu, beide Bauten, die hier exemplarisch für viele andere stehen, drückten auf dem jeweiligen ökonomischen Niveau ihrer Nutzer Sachverhalte der Großstadt im industriellen Zeitalter und deren Straßen aus, die aus konservativer Architekturkritik beklagenswert waren:

> It may be at once conceded, that the sentiment of independence and of personal responsibility, which is so marked a feature in the character of the Englishman at home, is better [...] expressed architecturally, by the separate residence than by the »flat« system; and this same characteristic is far to valuable, especially at a time, when individual character is more and more in danger of being merged and lost in the complicated social machinery of modern life.[615]

Es gab also neue Aufgaben für Architekten, die sich aus neuen ökonomischen und sozialen Realitäten ergaben und in der Architekturpraxis bewältigt wurden. Sie zeigen an, dass die Expertendiskussion, traditionsgebunden in ihren Argumenten, kaum geeignet war, die enormen Veränderungen in der Bebauung und Nutzung der Straßen angemessen theoretisch zu begleiten.

614 Henry Astley Darbishire, *The Illustrated London News* berichten am 18.07.1863 (S. 73) darüber. Vgl. zur Baufaufgabe Olsen 1979, S. 283–286; außerdem: Bezodis/Ison 1957, S. 256–264. Der Bau ist erhalten. Dennis 2008, S. 35f. mit Abb. 2. 2., zeigt die Unterschiede zwischen einer eher dynamischen, Fortschritt betonenden und einer eher konventionellen, Stabilität hervorhebenden Form der zeitgenössischen Abbildung auf.

615 Houses, Flats for London, in: The Builder 34, 1876, S. 25–29, hier S. 25.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

5. Geschäftsstraßen

Das Thema dieses Kapitels sind die Architekturen, die die Straßen in der Innenstadt von London und Paris ausbilden und prägen. Straßen, die vorwiegend zum Wohnen dienen, liegen somit nicht im Fokus. Diese Auswahl begründet sich aus der Aufmerksamkeit, die die Geschäftsstraßen in den alten Stadtzentren und den Stadterweiterungen des ausgehenden 18. Jahrhunderts bei den Zeitgenossen und in der Forschungsliteratur erfahren haben. Ein wesentlicher Grund für dieses Interesse liegt im Ausmaß und im Tempo der wiederholten, teils rasch aufeinanderfolgenden Veränderungen, die diese Straßen seit etwa der Mitte des 18. bis etwa zur Mitte des 19. Jahrhunderts als Sitz des Einzelhandels erfuhren. Dabei durchdrangen sich Aspekte der räumlichen und architektonischen Entwicklung einschließlich der Infrastruktur mit Fragen der demografischen und ökonomischen Entwicklung. Im Einklang mit der historischen Forschung wird hier die Ansicht vertreten, dass der ökonomischen Entwicklung die Rolle des Antriebs für die Veränderungen in der Nutzung des Stadtraums und für die Um- und Neubauten zu Geschäftshäusern zukommt. Die Vorgänge und deren Periodisierung – auch in Abhängigkeit von politischen Ereignissen – unterschieden sich in den beiden Städten erheblich. London und Paris wurden nicht nur als konkurrierende Metropolen wahrgenommen. Die Akteure aus Handel und Politik übertrugen Aspekte aus dieser Konkurrenz auch in die Lösung städtebaulicher und architektonischer Problemstellungen, wobei die Konkurrenten die Differenz pflegten und eine ästhetische Identitätspolitik zur Förderung des Handels entwickelten.

Viele dieser Aspekte sind in der Forschung der letzten Jahrzehnte profund, aber jeweils separat behandelt worden. Zu nennen sind zum einen die hier wiederholt konsultierten Untersuchungen zu den Architekturen vom 17. bis zum 19. Jahrhundert in Paris[616] und in London.[617] Zum anderen werden Studien zur Entwicklung einer Konsumgesellschaft herangezogen. Diese haben seit den ersten Anstößen in den 1980er Jahren mit verschiedenen Schwerpunkten in der angelsächsischen und in der französischen Forschung nicht nur die Ökonomie des Einzelhandels und der Kundschaft zu Tage gefördert, sondern auch Fragen nach der Warenpräsentation in den Ladengeschäften viel Aufmerksamkeit gewidmet.[618]

---

616 Loyer 1987; Cabestan 2004; Carbonnier 2006.

617 Summerson 1945/2003; Olsen 1964/1982 und Olsen 1976/1979; Scalzo 2000.

618 Am Anfang der angelsächsischen Forschung, die den Schwerpunkt auf ökonomische Fragen legt, steht McKendrick/Brewer/Plumb 1982; für Frankreich, mit einem größeren Gewicht auf sozial- und kulturgeschichtlichen Aspekten, sind zu nennen: Roche 1989 sowie Roche 1997. Seither für London: Flanders 2006; für Paris: Coquery 1998; Coquery 2000a und 2000b; Coquery 2003;

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Auf dieser Grundlage können im Folgenden räumliche, soziale und ökonomische Aspekte, aus deren Verschränkung sich das Erscheinungsbild und die Nutzung der Geschäftsstraßen bilden, dargestellt werden. In räumlicher Hinsicht sind sowohl die Abwicklung der einzelnen Fassade in der Vertikalen als auch die Reihung der Häuser von Interesse. In den Debatten um die Fassaden der einzelnen Gebäude geraten die Perspektiven der Architekturexperten mit denjenigen der Schreiner und Dekorateure hinsichtlich einer regelkonformen Ausbildung der Fassaden in Konflikt. Noch markanter ist in diesen Debatten das Bedürfnis, Kunden in der Nahsicht und ebenso in der Fernsicht anzusprechen. Nicht nur das Erdgeschoss mit der Ladenfront, sondern auch die oberen Etagen werden für die Annoncierung der im Haus betriebenen Geschäfte benutzt. In der Horizontalen geht es zum einen um den Rhythmus schmaler und breiterer Gebäude sowie um vorhandene oder vermiedene Abgrenzungen zwischen den Häusern. Zum anderen muss der Umgang mit der Grenze zur Straße als Verkehrs- und Aufenthaltsraum geprüft werden.

Gegenstände der Untersuchung sind also: das Zusammenspiel von physischer Distanz oder auch Nähe und optischer Anziehung durch die Einführung von Schaufenstern mit großen Glasscheiben, offene oder geschlossene Läden und Ladentüren, Ausprägungen der Schaufenster mit oder ohne Auslagen der Waren vor dem Laden und die Beleuchtung von innen und von außen; der Rhythmus der Aktivitäten von Händlerinnen und Händlern sowie der Kundschaft über den Tag und in der Nacht. Eine Leitfrage zielt auf die unterschiedlichen Grade an visueller und körperlicher Durchlässigkeit des Geschäftshauses bzw. der Undurchlässigkeit der Mauern, die die werbenden Aufschriften benötigen, um doch potentiellen Kundinnen und Kunden Transparenz zu versprechen. Dabei müssen die verschiedenen Formen der Werbung auf der Straße – beispielsweise mittels Handzetteln, durch den Einsatz von »hommes affiches« (»sandwichmen«) und mobiler Werbung auf Fahrzeugen aller Art – sowie in der Presse, die die Warenwelt in die Haushalte bringt und so ebenfalls die Grenze zwischen Straße und Haus durchdringt, betrachtet werden.

Die soziale Dimension der Geschäftsstraßen zeigt sich in der Zusammensetzung der Personen, die sich zu unterschiedlichen Tageszeiten und in unterschiedlichen Konstellationen, sei es zu Fuß, zu Pferd oder in mehr oder weniger hochrangigen Wagen auf der Straße bewegen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bei weitem nicht alle Frauen und Männer die Straße zum Zweck des Konsums nutzten, sondern diverse Ziele hatten. Das individuelle, aber kollektiv ausgeübte Tempo der Bewegung auf den Geschäftsstraßen hinderte die Geschäftsleute freilich nicht daran, alle diese Personen, soweit sie über ausreichende Ressourcen verfügen, als potentielle Kund-

Coquery 2011a und 2011b, Coquery 2014, sowie mit (teilweise) globaler Perspektive Berg 2005; Kwas 2022. Einen guten Forschungsüberblick enthält: Coquery 2020.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

schaft anzusehen und sie mit der Präsentation der Waren und der gesamten Palette an Werbemitteln zu adressieren.

Bis etwa in die 1840er Jahre hinein blieb die Grundstruktur der Geschäftsstraßen in beiden Städten unverändert: Die Breite der Parzellen, die den Besitzverhältnissen der mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Stadt entstammten, bestimmte die Erscheinungsweise der Straße, an deren Breite sich ebenfalls wenig änderte. Allenfalls die Höhe der Häuser nahm zu, was vor allem als Differenz zwischen Paris und London bemerkt wurde. Diese Stabilität in der Struktur der Bebauung bildete den Rahmen für den raschen Wechsel auf den Ladenfronten im Erdgeschoss, in der Warenpräsentation und in den Usancen des Geschäftslebens.

Der Herausforderung, die aufgeworfenen Phänomene der räumlichen und sozialen Dimension der Geschäftsstraßen gerade auch in ihrer Dynamik zu analysieren, wird im Folgenden durch das Studium von Exempeln begegnet, die durch die Reaktionen von Zeitgenossen als auffällig, wenn auch nicht in jedem Fall auch als vorbildlich herausgehoben sind. Der Blick konzentriert sich dabei auf Beispiele, die durch visuelle und schriftliche Darstellungen einen hinreichend konkreten Stand der Überlieferung bieten. Die nie unterbrochene Wettbewerbssituation sowohl in der eigenen Straße, der eigenen Stadt und der eigenen Branche als auch zwischen London und Paris wird durch eine möglichst enge Verschränkung der Darstellung berücksichtigt.

5.1 London

Bei den Beobachterinnen und Beobachtern gibt es von der Mitte des 18. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts eine große Einigkeit: London hat gegenüber Paris die Nase vorn, und andere Städte werden als mögliche Konkurrenten um den ersten Platz als Ort des weltumspannenden Handels gar nicht in Betracht gezogen. Je nach Perspektive und Textsorte – Reisebericht, Architekturkritik, Ratgeber für den Handel oder Stadtbeschreibung – liegt der Schwerpunkt entweder auf den Waren und deren Präsentation in den Geschäften, auf den Bauten selbst oder den Techniken, die für Erfolge im Handel erforderlich sind.

> In Oxfordstreet sind die Häuser von oben bis unten mit Schildern und Annoncen bemalt, bei denen der Erfindungsgeist sich in auffallenden Neuerungen zu überbieten strebt. Da reichen die größten Buchstaben der Anzeigen, die bunteste Auslegung der Waaren vor den Schaufenstern nicht mehr aus, das ganze Gebäude wird in ein Schild verwandelt, und ich sah in Oxfordstreet ein Haus von oben bis unten feuerroth angestrichen, dessen, in großen gelben Buchstaben geschriebene Anzeige oben am dritten Stocke mit den Worten begann. »When You marry apply to Mr. N. N. for Your Glassworks etc.« (Wenn Sie sich

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

verheirathen, kaufen Sie Ihre Glasswaren u. s. w.). Danach folgte eine preisende Aufzählung der verschiedenen Gegenstände. – Zwischen zwei anderen Häusern hatte man auf der Brandmauer eine Wand aufgezogen, welche alle Schornsteine der Straße überragte. Sie trug auf ihren beiden Seiten den Namen des Magazines, der also straßenweit ins Auge fallen mußte.

Neben diesen unbeweglichen Anzeigen haben sowohl die Theater, als verschiedene Magazine umher wandelnde Anpreiser der verschiedensten Art. Bald ist es ein einzelner Mann, der mit Tafeln auf Brust und Rücken, wie eine Mauer dasteht, und sich von den Vorübergehenden belesen läßt, bald eine Reihe von mehr oder weniger Personen, ich habe einmal zwölf gezählt, die gleichgekleidet, Eine hinter der Anderen hergingen, und auf den hohen Stangen, die Anzeigen wie Standarten durch die Straßen trugen. Ebenso häufig sieht man Wagen, deren vier Wände damit beschrieben sind, und einmal war es ein Gestell, das aus fünf fächerartigen Abtheilungen zusammengesetzt oben von einem phantastisch geschnitzten Kopfe überragt, auf einer Art von Möbelwagen umhergefahren wurde. Ich denke, es war das Nilpanorama, das man also angekündigt hatte.

Wo man geht, streckt irgend Jemand uns eine Annonce entgegen. Kleine Büchelchen mit Empfehlungen von Zahnärzten, von Kleiderhandlungen werden in Fenster der vorüberfahrenden Omnibus und Wagen geworfen, und das große Magazin von Moses und Sohn in der City, eines der größten in London, hält einen Poeten, der in immer neuen Formen die Handelsartikel des Hauses besingt.[619]

Fanny Lewalds Beschreibung der Geschäfte in der Oxford Street und der zahlreichen Formen der Werbung ist Teil eines ausführlichen Reiseberichts in Briefform und steht in einer langen Reihe von Texten deutschsprachiger sowie französischer Autorinnen und Autoren über die Phänomene der Großstadt London. Seit dem Ende des 18. Jahrhunderts gehörte die Beschreibung von Geschäften und Geschäftspraktiken zu den unerlässlichen Themen eines Reiseberichts aus London, neben anderen Phänomenen wie der Menge an Menschen auf den Straßen, die in Fahrbahn und Trottoir aufgeteilt waren, und dem Tempo des Verkehrs sowie der Luftverschmutzung und deren Folgen für das Aussehen der Gebäude in der City und in Westminster. Lewald reiste 1850 nach London, zu einem Zeitpunkt als die Ladengeschäfte einen Standard erreicht hatten, der bald durch die Entwicklung von großen Kaufhäusern ergänzt werden sollte. Die Werbemaßnahmen mittels Aufschriften auf der Fassade, Annoncen in den Zeitungen sowie Handzetteln und einer breiten Palette an ambulanter Werbung auf den Straßen waren etabliert. Lewald vertritt dezidiert eine bürgerliche Haltung, aus dem Blickwinkel einer reisenden Ausländerin, die mit dem Druck ihres Berichts einen Teil des Lebensunterhalts verdienen möchte. Das wird

619 Lewald 1864, Bd. 1, S. 76–78. S. 79–81 folgt eine Beschreibung der Werbemittel von Elias Moses. Die erste Ausgabe erschien 1851/52. Zu Lewald vgl. Kittelmann 2010.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

an den Lücken deutlich, die der Text beim Straßenpublikum lässt. Nur kursorisch verzeichnet Lewald das Verhalten der Straßenhändlerinnen und -händler, die keinen festen Laden führen – nicht aber die ökonomischen Bedingungen, die dem zugrunde lagen. Nicht in den Blick kommen die Industriearbeiter; sie waren in den Zonen der Stadt, in denen Lewald unterwegs war, auch nicht zu sehen. Die Oberschicht schließlich hat bei Lewald nur einen kurzen Auftritt, mit der Kutschfahrt, die die Damen am Nachmittag zum »Shopping« unternehmen. Nicht mehr thematisiert werden die Verlängerung der Geschäftstätigkeit in den Abend und die Nacht, insbesondere auch nicht die Effekte, die die Beleuchtung der Waren in den Schaufenstern erzeugte. Dies scheint um 1850 auch auf dem Kontinent zum Standard der Warenpräsentation geworden zu sein. Dennoch kann Lewalds Bericht, aus dem im Folgenden weitere Abschnitte zitiert werden, dazu verhelfen, fast alle Aspekte, die das Straßenpublikum auf den Straßen antraf, zu anzusprechen. Dabei liegt der Schwerpunkt an dieser Stelle auf den Architekturen und deren Zusammenwirken mit den Methoden der Werbung, d. h. auch der Adressierung der Sinne, des Sehens, Hörens und des Tastens, sowie der Bewegung der (potentiellen) Kundinnen und Kunden im Straßenraum.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts geht es den Reisenden um die Fassaden der Häuser, vor allem um den Kontrast zwischen dem Erdgeschoss, das für die Geschäftstätigkeit genutzt wird, und den oberen Etagen. Es geht um die Ausstattung der Ladenfronten mit Glas und Zierrat verschiedener stilistischer Herkunft und um die Aufschriften an diversen Stellen der Fassaden. Der Gesamteindruck einer Straße mit ihren Ladenzeilen und die Bequemlichkeit für die Passanten, die die Trottoirs bieten, aber auch Gedränge und Gefahren durch den Verkehr, die die Wahrnehmung des Angebots aus den Läden behindern, werden häufig thematisiert. Fragen nach den Geschlechterrollen betreffen im Fall der Londoner Geschäftshäuser viele Aspekte, insbesondere die Adressierung der weiblichen Kundschaft und deren vermeintliche Neigung, sich durch visuelle Angebote zum Luxus verführen zu lassen. Hinzu kommen die Bemühungen der englischen Architekten, ihren Beruf zu einer anerkannten Profession zu machen; ein Instrument dazu sind Zeitschriften als Organe einer Architekturkritik, so dass die Ausprägung der Architekturen selbst zunehmend zum Spielfeld der Auseinandersetzung zwischen den Architekten und den »builders« wird. Überblickswerke und spezialisierte Studien der Forschung helfen, einen ersten Weg durch die Fülle des Materials zu bahnen: Dazu zählen die Untersuchungen von Kathryn Morrison, die sich mit der Architektur von Kaufhäusern befassen,[620] sowie das Gemeinschaftswerk zu den Werbemitteln von Lambert u. a., das gerade auch die Anfänge der Werbung in den Blick nimmt, nicht erst die Hochkonjunktur der

620 Morrison 2003; Morrison 2006, S. 281–308.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

grafischen Mittel am Ende des 19. Jahrhunderts.[621] Für die Entwicklung der Ladengeschäfte sind die Studien von Claire Walsh[622] und Nancy Cox[623] zu nennen, die beide das Interesse an den vielfältigen Geschäftspraktiken und am Erscheinungsbild der Londoner »Shops« im 18. Jahrhundert verbinden. Mit einem architekturhistorischen Blick widmet sich Julia Scalzo vor allem der Entwicklung der Ladengeschäfte und der neuen Bauaufgabe, mit der sich die zeitgenössische englische Architekturkritik unter dem Schlagwort der »street architecture« befasst.[624] Auf der Grundlage dieser Vorarbeiten ist es möglich, an Exempeln vor allem der Beziehung zwischen Gebäuden und Straße nachzugehen und dabei auch die immer wieder aufscheinende Konkurrenz zu Paris aufzuzeigen.

5.1.1 Einzelhandel: Waren des täglichen Bedarfs auf dem Strand und Luxus auf der New Bond Street

Bereits in den 1830er Jahren waren die Praktiken des Einzelhandels für die Straßen im Zentrum von London so üblich, wie Lewald sie beschreibt, und sie wurden in Veduten vor Augen gestellt. 1826 präsentiert George Cooke in einer Radierung einen Abschnitt des Strand, an der Kreuzung zur Wellington Street, zugleich an einer Engstelle, die durch den alten Bau des Exeter Change entstanden war (Abb. 22).[625] Das Blatt zeigt damit einen Zwischenstand in der Entwicklung der Straße zum Durchgangsraum an. Wir blicken auf die Fassaden der Gebäude an der Nordseite der Straße. Sie sind übersät mit Schildern, in Bild und mehr noch in Text wird dem Straßenpublikum und den Betrachterinnen und Betrachtern des Blatts verkündet, was angeboten wird. Am Exeter Exchange wirbt der Inhaber Cross für den Besuch seiner Menagerie mit einer Art Bilderkatalog, in dem der Elefant das Hauptmotiv darstellt. An den schmalen Häusern ist an jedem Stockwerk eine Tafel angebracht, die Namen, Gegenstand und Qualität der Ware verkündet. Wer eine Adelsfamilie oder gar den Hof beliefert, kann seinen Laden mit dem entsprechenden Wappen zieren. Die Lesbarkeit der Beschriftungen zeigt nicht nur an, dass der Handel ein wichtiges Thema der Grafik darstellt, sie bestätigt auch die Genauigkeit der Wiedergabe – in den Architekturen und implizit auch in den Figuren. Denn im Vordergrund sollen deren Aktivitäten, der Konvention solcher Bilder folgend, gut ablesbar sein. Sie werden daher in überschaubaren Gruppen gezeigt. Auf der Straße sind bürgerliche Paare als Passanten, Lastenträger und fliegende Händler unterwegs. Alle sind,

621 Lambert 2020.
622 Walsh 1995; Walsh 1999; Walsh 2000; Walsh 2014.
623 Cox 2000. Darin das Kapitel über das »shop design« gemeinsam mit Claire Walsh.
624 Scalzo 2000; Scalzo 2009. Vgl. als vergleichende Studie auch Descat 2002.
625 Vgl. Adams 1983, Nr. 149, 23, S. 362.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

auch wenn sie gerade innehalten, in Bewegung. Natürlich ist es laut auf der Straße, Cooke benutzt das Motiv der sich balgenden Hunde, um dies anzudeuten. Es ist gut zu sehen, dass keine Passantin, kein Passant aufblickt, um die Schilder zu lesen. Deren Mitteilungen gelten dem Fernblick oder den auf dem Omnibus Vorbeifahrenden. Die Fußgänger dagegen bleiben vor den Schaufenstern stehen.

Um 1830 ist in London die Kommunikation über Waren von der direkten Präsentation, die das Fühlen und Riechen seitens der Kunden einschließt, in vielen Fällen zum Schaufenster übergegangen. Mittels der Ladenfront und deren technischen Qualitäten wie der Größe der Glasscheiben, der Beleuchtung und der Verwendung von Spiegeln werden Fülle und damit Auswahlmöglichkeit und/oder Exklusivität inszeniert. Im Übergang befindet sich die begleitende Kommunikation, wozu auch das Personal des Kaufmanns in der Ladentüre gehört und auf Handzetteln über Bilder hin zu Mischformen bis zum reinen Schlagwort reicht.

Die Beobachter sind sich einig: Farbe und Licht verstärkten die Effekte, die Objekte und Schriften anstrebten. Dazu gehörten neben den Farben der Waren die Farben der Ladenvorbauten, die von Nachbar zu Nachbar die gesamte Hausfassade im Erdgeschoss überdeckten. In jenen Bereichen, die nach dem großen Brand von 1666 und nach den 1774 verschärften Bauvorschriften errichtet wurden, weisen die Häuser glatte, schmucklose Fassaden aus Ziegelstein auf. Deren Anstrich wechselt von Haus zu Haus, die Schriften heben sich ab, und die Ladenfronten wurden täglich vom Personal geputzt. Sie bilden einen starkfarbigen Kontrast zu den Hausfassaden selbst, die als vom Ruß geschwärzt oder als monoton wahrgenommen werden. Fanny Lewald kann diesem Kontrast zwischen den Obergeschossen aber etwas abgewinnen:

> Die braune Rauchfarbe, welche sämmtliche Häuser überzieht und nur hier und da durch ein eben gebautes oder frisch getünchtes Gebäude unterbrochen wird, gefiel mir, obschon ich sie immer als häßlich bezeichnen gehört habe. In Nebeltagen muss sich der dunkle Hintergrund als etwas Consistentes bemerkbar machen, im Sonnenschein die braune Farbe den Reflex des Lichtes wohltuend mildern, und an und für sich fand ich den Farbenton sehr schön, gegen den die sauber gehaltenen Schilder der Magazine lebhaft abstachen. Das untere Stockwerk, das leicht erreichbar ist, putzt man oft neu ab, während die oberen dunkel bleiben.[626]

Rot – »feuerroth« – dient als Signalfarbe, vor allem als Grund, um darauf Plakate oder gemalte Aufschriften zu montieren; aber nur Heinrich Heine hatte einen Blick für die Verstörung, die von den Kontrasten zwischen der Farbe der Häuser und den roten Signalen ausgehen konnte: Rot war die Farbe des rohen Fleisches, das die

626 Lewald 1864, Bd. 1, S. 21.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Metzger »mit lachender Petersilie« bekränzten und das die Ladenburschen offen durch die Straßen trugen.

> Diese Häuser von Ziegelsteinen bekommen durch feuchte Luft und Kohlendampf gleiche Farbe, nämlich bräunliches Olivengrün; sie sind alle von derselben Bauart, gewöhnlich zwey oder drey Fenster breit, drey hoch, und oben mit kleinen rothen Schornsteinen geziert, die wie blutig ausgerissene Zähne aussehen.[627]

Möglicherweise waren die Farbfassungen der vornehmeren Geschäfte dezenter gehalten. Gold auf Grün begegnet in den Notizen, mit denen Georg Scharf seine Zeichnungen versah, recht häufig.

Die Attraktion der Schaufenster ist so stark, dass man für die unscheinbaren oder als hässlich empfundenen oberen Etagen keine Augen hat. Das *Journal London und Paris*, das die Wertschätzung für die Errungenschaften beider der konkurrierenden Metropolen im Titel trägt, enthält 1799 einen ausführlichen Artikel über die New Bond Street:

> Denn weil diese Niederlagen so unsäglich voll von Pracht, Geschmack und Sehenswürdigkeiten in ihrer Art sind; weil zu beiden Seiten fast ohne Unterbrechung immer ein Magazin an das andere stößt; und weil für die, welche hierdurch nicht angezogen werden, zu der Zeit, wo es gewöhnlich ist hierher zu gehen, immer ein überaus vornehmes, modisches und schönes Gemisch von junger und erwachsener Welt sich hin und her bewegt: so fällt es beynahe niemanden ein, von den Häusern Notiz zu nehmen. Dies ist so sehr der Fall, daß man die häufigsten Besucher von Newbondstreet vergebens nach der Beschaffenheit der Gebäude fragen würde; auch wohnt in der Straße selbst niemand von Bedeutung (of fashion); nur dann und wann logiert ein einzelner Herr hier.[628]

London war im europäischen Maßstab eine hellerleuchtete Stadt mit einer Öl- und bald Gasbeleuchtung der Straßen. Die Besitzer der Häuser waren verpflichtet, die Lampen zu unterhalten, die an den Fassaden montiert waren. So waren die Geschäfte, nicht die Fahrbahn, von außen beleuchtet. In den 1820er Jahren kam zusätzliche Straßenlaternen hinzu – sie sind in zahlreichen Veduten markant ins Bild gesetzt.

Die Geschäfte, vor allem die Geschäfte in den sozial gehobenen Vierteln, benutzten Spiegel und moderne Lampen, früh schon die Argandlampe mit ihren 12fachen Lichtwert, später auch Gas und in der zweiten Jahrhunderthälfte Elektrizität. Für die Konsumentinnen und Konsumenten verlängerte sich der Tag in die Nacht. Auch darüber informiert das *Journal London und Paris*:

627 Heine 1970, S. 144f. (Englische Fragmente, 1828).
628 London I. New Bond Street, in: London und Paris 8, 1799, S. 269–282, hier S. 271.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> Wenn man von Oxfordroad oben in Newbondstreet hineingeht, findet man linker Hand einen gewissen Oakley, dessen linen-draper Laden vor andern in Augen fällt. Der Eingang besteht aus einem artigen Portico. Zu beiden Seiten sind zwey große feinpolierte Spiegelfenster von der oben beschriebenen Form, hinter welchen etwa ein Dutzend Stücke Kattun, Zitze u. s. w. von den neuesten Mustern nicht in kleinen unansehnlichen Rollen, sondern in ellenlanger Abwickelung von Gestellen herabhangen, so daß Kauflustige mit Einem Blicke im Vorbeygehen urtheilen können, wie sich das neue Muster im Ganzen ausnimmt. [...] Abends werfen Argand'sche Lampen und Kronleuchter ein schwelgerisches Licht umher, das wegen der Spiegel und Glasthüren doppelte Wirkung thut. Die hinten angebrachten Spiegel geben überdieß dem Laden eine eingebildete Länge, welche durch die verhältnißmäßige Düsternis des Einganges und durch die Fülle von Tageslicht oder Lampenschein noch täuschender gemacht wird. Dieser Laden, dem hundert andere in London und nahmentlich in Bondstreet gleichen, hat die Spuren des Londoner Luxus recht deutlich an sich. Wie viel ist hier überflüssig! Wie viel ist hier nicht bloß für's Auge gethan![629]

Der Artikel im *Journal London und Paris* setzt die moralisierende Luxuskritik an den Schluss seines Abschnitts über das *Magazine of Furniture* von George Oakley und seinem Partner Shackleton. Man darf davon ausgehen, dass der Besuch der Königin und mehrerer Mitglieder der königlichen Familie im Mai 1799 in Oakleys Laden an der Bond Street die Aufmerksamkeit der deutschen Zeitschrift auf den Geschäftsmann lenkte. Unvorstellbar in anderen Staaten, zehn Jahre nach dem Ausbruch der Revolution in Frankreich, dass eine Königin eine Besichtigungsfahrt in ausgewählten Geschäften des Luxusgewerbes unternahm! Mehr denn je galt, dass der Geschmack für Objekte im Luxussegment von der Spitze aus bestimmt wurde. Nicht nur die Fülle an Wappen auf den Fassaden der Geschäfte, die sie jeweils als Hoflieferanten identifizieren, sondern auch ein solcher Besuch markieren den Anspruch und die Erkenntnis, dass die Förderung der Produktion von Luxuswaren zu den Aufgaben von Hof und Regierung gehörten: »Their Majesties, in the prevailing taste for magnificence in every article of decoration, give the most flattering encouragement to the arts by their countenance and protection.«[630] Oakleys Praxis war auch in an-

---

629 London I. New Bond Street, in: London und Paris 8, 1799, S. 269–282, hier S. 276–278. Häufig wird zu den Effekten der nächtlichen Beleuchtung der Bericht von Sophie La Roche zitiert (1788, S. 320f.). Der bisher nicht identifizierte Laden mit Lampen in der Oxford Street war vermutlich der des »furniture ironmonger« Robinson in 92 Oxford Street und 24 Long Acre (Trade Card von 1808 im British Museum, Inv. Nr. D,2.132). Weitere »furnishing ironmongers« in 66 und 67 Oxford Street waren May & Morritt (Pigot 1824, Sp. 384). Zur Entwicklung der Oxford Street als Geschäftsstraße vgl. Saint 2020, S. 20–40.

630 Morning Chronicle, 23. Mai, 05., 06. und 17. Juni 1799, hier zitiert nach Beard/Gilbert 1986 (https://www.british-history.ac.uk/no-series/dict-english-furniture-makers/0 [26.11.2024]). Zu den

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

derer Hinsicht zukunftsweisend. Er hatte sein erstes Geschäft in der City, in dem er auch die Waren herstellte, durch ein rein dem Verkauf dienendes Ladengeschäft in der aufstrebenden Geschäftsstraße im Westend ergänzt. Dieser Fokus der Berichte über den stationären Einzelhandel, die vor allem die Luxuswaren und seltener auch neue technische Erfindungen schildern, ist charakteristisch für die Jahrzehnte der Regency; er trifft ebenso auf das vorrevolutionäre Paris zu und sollte dort im Empire wieder aufgegriffen werden. Der pragmatisch-bürgerliche Blick von Fanny Lewald dagegen stellt eine vereinzelte Stimme dar; denn die sozialkritische Perspektive der Literaten wie u. a. von Charles Dickens wandte sich zuerst in London, dann auch in Paris von den Geschäftsstraßen ab und nahm die Situation der Arbeitslosen und der Arbeiterschaft in der Massenproduktion in den Blick.

Die Waren selbst sowie das soziale und ökonomische Niveau des Angebots und der Kunden unterschieden sich freilich auch in den Stadtzentren und ihren Geschäftsstraßen nicht nur im Aufwand der Darbietung, sondern auch im Aspekt der straßenseitig offenen und mehr oder weniger geschlossenen Präsentation. Cookes Ansicht des Strand bietet dafür nur ein Beispiel.[631] Neben den vielfach, aber nicht immer offen angebotenen Lebensmitteln, sind es vor allem die »draper«, die vor dem Laden Tuche aushängen, in gewisser Weise auch als Lockvogelangebot. So kann man nicht nur sehen, wie der Stoff fällt, wenn er zu Kleidern verarbeitet wird, sondern ihn auch anfassen. Auch die Schachteln und Gepäckstücke, die sich auf dem Trottoir vor dem Geschäft des William Day Patent Trunk Maker stapeln, überwinden die Barriere zwischen Laden und Straße.[632] Knight's Fischhandlung und -braterei bietet ihre Waren ebenfalls auf Auslagen auf der Straße, links vom Eingang in den Exeter Change dar. Beim Pelzhändler P. Poland steht die Türe offen, man darf mutmaßen, dass die Kutsche mit dem Kunden/der Kundin aus dem Hochadel vor seinem Geschäft angehalten hat.[633] In den oberen Etagen gibt es Vorhänge, die bei geöffneten »sash windows« im Luftzug nach außen wehen. Dort betreiben die Kupferstecher Samuel John Neele und Sohn ihr Gewerbe, wo sie auf dieser Nordseite des Strand genug Licht erhalten;

Entwicklungen der Luxusdebatte in der politischen und ökonomischen Theorie beiderseits des Ärmelkanals hier nur Jennings 2007.

631 Walsh 2000, S. 85, betont die unterschiedliche Entwicklung in den Handelszweigen.

632 Die meisten Inhaber der Geschäfte waren auch in den 1830er Jahren noch unter derselben Adresse ansässig, vgl. Tallis, John: Street directory. Strand, Division IV, Lieferung 19, London, um 1838. Zu William Day, der auch Möbel produzierte, vgl. https://www.british-history.ac.uk/no-series/dict-english-furniture-makers/d [01.01.2025]. Ein Exemplar der Trade Card wurde in einen Koffer eingeklebt (Christopher Clarke, Antiques https://campaignfurniture.com/campaign-furniture/trunks/william-day-leather-trunk, 01.01.2025]). Die Waren wurden in den oberen Etagen des Gebäudes hergestellt.

633 Trade Card für P. R. Poland, vielleicht den Vorgänger, gestochen von dem benachbarten Unternehmer Samuel John Neele (British Museum, Inv. Nr. Heal, 65.20).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

aber auch da müssen die Fenster geputzt sein; eine Frau ist damit beschäftigt. Der Laden im Erdgeschoss ist an einen nicht zu identifizierenden Händler vermietet. Markisen gibt es auf Straßenniveau nicht, die Brandschutzvorschriften untersagen sie, und auch in den oberen Stockwerken sind sie selten. So muss der Händler Calverts das Schaufenster im Erdgeschoss mit einem großen Tuch verhängen, um die Ware vor der Sonne zu schützen, was den eigentlichen Zweck des Schaufensters konterkariert.[634] Nicht nur der stationäre Handel ist auf dem Strand aktiv, ambulante Händlerinnen und Händler bieten dem Straßenpublikum Obst und Gemüse an.

5.1.2 Regelverstöße? Die Architektur der Ladenfronten

Alle hier zitierten Berichte tragen einen inneren Widerspruch in sich, den sie nur über eine Moral- oder Architekturkritik lösen können: Sie müssen mitteilen, was die Leserinnen und Leser interessieren könnte – also die Warenwelt in ihren luxuriösen Ausprägungen, den Aufwand der Ladenfronten, vor allem auch die Verwendung von großen Scheiben und die Beleuchtung. Sie sehen die vom Ruß verschmutzten Ziegelsteinfassaden, und behaupten doch, man sehe diese nicht. Und sie nehmen die Spannung zwischen den nur von wenigen Fenstern durchbrochenen oberen Etagen der Häuser und den attraktiven, mit Zierrat aller Art versehenen Ladenfronten wahr. 1808, auf dem Höhepunkt der Mode, die seit rund 50 Jahren andauert, publiziert Robert Southey, der sich unter dem Pseudonym eines spanischen Adligen verbirgt, seine teilweise satirischen Reisebriefe. London besichtigt er mit einem Einheimischen, mit dem er auch die Ladenfassaden diskutiert.

> I expressed some surprise to my companion: he replied, that his country-men were the most rational people in the world when they thought proper to use their understandings, but that when they lost sight of common sense they were more absurd than any others, and less dextrous in giving plausibility to nonsense. In confirmation of this opinion, he instanced another strange fashion which happened to present itself on the opposite side of the street; a brick wall up to the first story decorated with a range of Doric columns to imitate the facade of the Temple of Theseus at Athens while the upper part of the house remained as naked as it could be left by the mason's trowel.[635]

Es gehört zu den Mitteln der Übertreibung in den Reiseberichten, konkrete Antikenkopien in der Anwendung von Säulenordnungen für Ladenfronten zu vermu-

634 Calverts ist in Tallis' Directory nicht mehr aufgeführt und erscheint auch nicht in Pigot's Directory. Mir ist nicht gelungen, seine Branche ausfindig zu machen. Ein weiteres Geschäft hat der Bookseller Andrews, rechts daneben »The Pit« – der Seiteneingang zu den billigen Plätzen des Lyceum.

635 Southey 1808, Bd. 1, S. 124f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ten; tatsächlich wurden alle antiken Ordnungen verwendet, wie es auch das älteste, mehrfach aufgelegte Musterbuch des Verlages J. Taylor vorschlägt.[636] Fassaden, die Jean-André Rouquet schon 1755, damals aber ohne moralisierende Bewertung, bei den Seidenhändlern beschrieben hatte,[637] werden bei Pierre Jean Grosley 1774 schon als »déplacés« betrachtet.[638] Es handelte sich um Arbeiten, die Schreiner fehlerlos nach Musterbüchern ausführen konnten. Gleichzeitig zu dem verschwenderischen Gebrauch von Säulenfronten in der Regent Street kamen sie in an weniger opulenten Geschäften außer Gebrauch bzw. wurden auf zierliche Fassungen der Glasscheiben reduziert.

George Scharf zeigt 1828 das Nebeneinander der verschiedenen Stadien der Ladenfronten an den Häusern Nr. 176–174 des Strand (von links nach rechts, Abb. 121).[639] *Peck & Co.* titulieren sich französisch als »Magasin d'epiceries, de Thé, de Café« und als »Tea Dealer«[640] – die Inschrift ist auf dem Gebälk zu lesen, das von ionischen Säulen getragen wird. Die Säulen rahmen das sich nach vorne vorwölbende Schaufenster und bilden zugleich die Begrenzung zu den Nachbarn; einem »Zuckerbäcker« links, der ein altmodisch niedriges Schaufenster mit kleinen quadratischen Scheiben aufweist; einem »draper« rechts, wo sich das Schaufenster zu Seiten der zentralen Tür zwischen sehr dünnen runden Stäben vorwölbt, so dass mehr Platz für die Ware ist. Das nur 15 Fuß breite Geschäft des »tea dealer« im Zentrum ist ganz aus »white marble« – was nur eine entsprechende Farbfassung meinen kann –, die Profile des Fensters bestehen aus Messing (»brass«).[641]

636 Designs for Shop-fronts and door-cases, wohl 1792, zuerst in I. und J. Taylors Architectural library. Digitalisiert u. a. München, Bayerische Staatsbibliothek, Sign. Res/2 A.civ. 55. Es wurden offenbar auch Kopien antiker und moderner Statuen verwendet (vgl. Lewald 1864, Bd. 1, S. 85f.: Venus Medici und Hebe von Canova mit modernen Korsagen).

637 Rouquet 1755, S. 185f.: »L'usage s'est introduit depuis quelques années de revêtir la façade des boutiques, particulièrement de celles des marchands d'étoffes de soie, de quelqu'ordre d'architecture. Les colonnes, les pilastres la frise, la corniche, tout y garde sa proportion, & ressemble presque autant à la porte d'un petit temple, qu'à celle d'un magasin.«

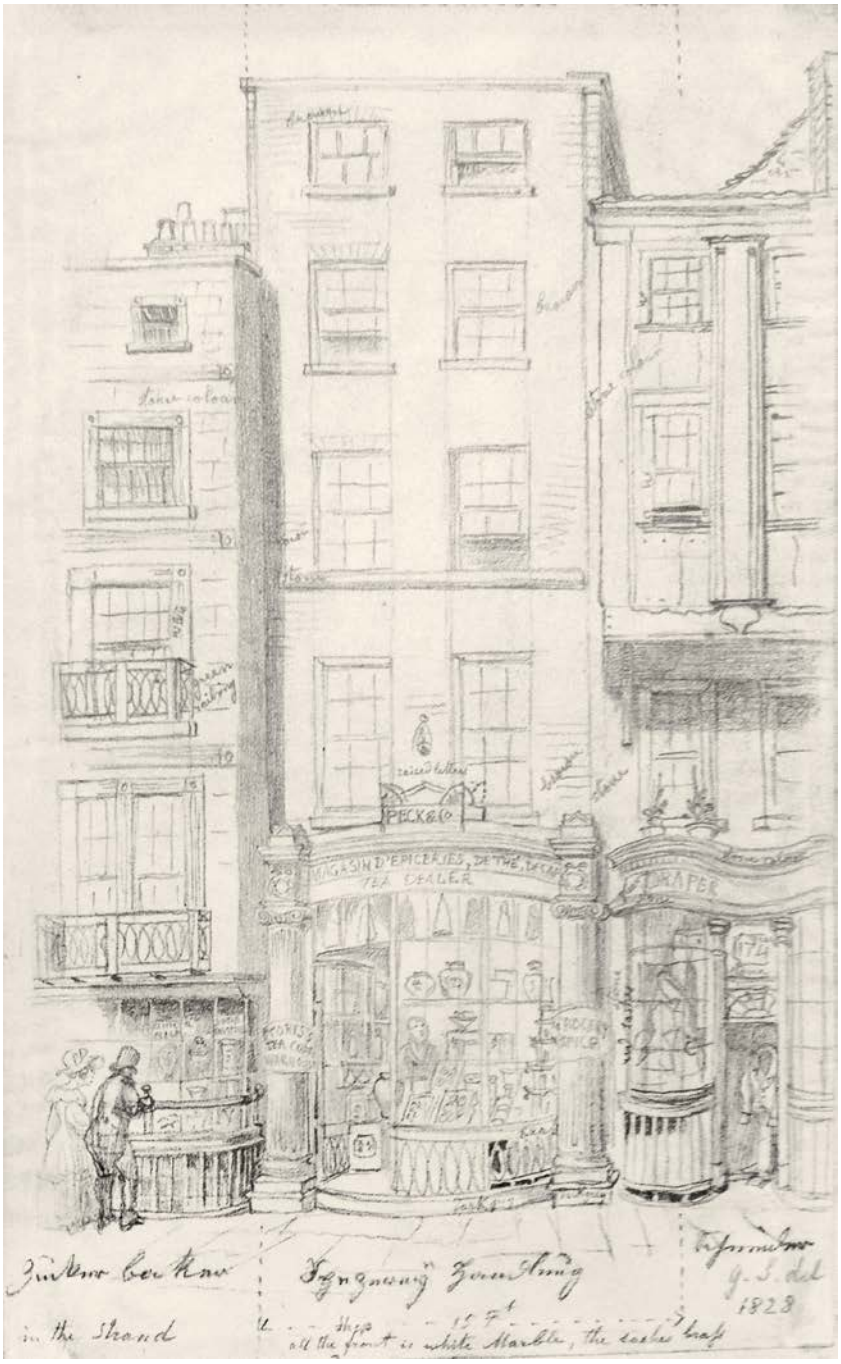
638 Grosley 1774, Bd. 1, S. 49f. Vgl. auch Göde 1806, Bd. 1, S. 47.

639 Scharf beschriftete am Ende der 1820er Jahre seine Skizzen häufig in einer Kombination aus Deutsch und Englisch.

640 Es sind mehrere Geschäftskarten von Ambrose Peck überliefert. In diesen weist er sich als Importeur italienischer bzw. ausländischer Waren aus (vgl. https://www.britishmuseum.org/collection/term/BIOG227977 [02.01.2025]). Tallis' Directory verzeichnet an dieser Stelle den Grocer F. Stokes (Directory No. 28, Strand, Division III).

641 Mit einer weißen Fassung wurde auch die Ladenfront wiederhergestellt, die eine dorische Säulenordnung aufweist. Sie befindet sich an dem 1756 entstandenen Haus in 56 Artillery Lane. Eine Aufnahme von McLeish (1926) zeigt eine wohl braune Fassung und Gitter vor den unteren Scheiben des Schaufensters. Vgl. für Grundrisse und Schnitte des Hauses: Artillery Passage and south side of Artillery Lane, in: Sheppard 1957 (https://www.british-history.ac.uk/survey-london/vol27/pp226-236 [04.01.2025]).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



121 George Scharf: Ansicht der Häuser 174–176 Strand, Grafitstift, London, British Museum.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



122 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): Part of West Side of Regent Street, Stahlstich, London, British Museum.

Ein Häuserblock Nashs an der Regent Street demonstriert, was annähernd gleichzeitig zu Scharfs Zeichnung die architektonisch korrekte Verwendung von Säulen an einer Ladenzeile sein sollte (Abb. 122).[642]

Der Block, der die gesamte Strecke zwischen der Conduit und der Maddox Street umfasste, ist symmetrisch um eine Mittelachse komponiert; die schmalen Seitenrisalite und ein breiter Mittelrisalit weisen in der Beletage jeweils dasselbe Motiv einer aufgeblendeten Portikus mit einer unbestimmten, vielleicht toskanischen Ordnung auf. Nur im Zentrum des Gebäudes ist korrekt die Abfolge der Ordnungen gewahrt: Auf die Andeutung einer Dorica folgt hier die große Ordnung ionischer Säulen. Die Dorica trägt ein durchlaufendes Gebälk, allerdings glatt, denn es mussten ja die Aufschriften der Läden Platz finden; und die Interkolumnien sind teilweise sehr weit gespannt. Auf diese Weise werden zwar die Kanten des Baus durch Säulen gestützt, im Zentrum stehen die mittleren großen ionischen Säulen aber über einer Glasfront. Die Attika und die Brandmauern, an denen sich die Aufteilung des Gebäudes in

642 Elmes 1827, schreibt den Entwurf aller Bauten an der Regent Street John Nash zu. Ein allgemeines Lob dieser Partie der Straße auf S. 98f. Arnold 1997 betont den unternehmerischen Anteil von James und Decimus Burton (S. 96–100). Für eine Entwurfszeichnung vgl. Metropole London 1992, Nr. 78, S. 276.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



123 Thomas Hosmer Shepherd (Zeichner): Part of East Side Regent Street, Stahlstich, London, British Museum.

Häuser ablesen lässt, widerlegen den klassischen Charakter der Fassade. Immerhin wurden an den Gebäuden in der Regent Street die Kanten betont und die Axialität der Öffnungen beachtet. Indessen war auch diese neue Straße, jedenfalls in den Partien, die in schmaleren Segmenten vermietet wurden, nicht gegen die Individualisierung durch die Inhaberinnen und Inhaber der Geschäfte gefeit (Abb. 123). Auf der Ostseite wurden an zahlreichen Geschäften Markisen montiert, die mal gestreift, mal einfarbig gehalten waren, so dass für die Fernsicht hier der Name des Ladens aufgeschrieben wurde – die Anbringung von Inschriften war an den oberen Etagen offensichtlich untersagt.[643]

5.1.3 Glas

Nicht nur in diesen ephemeren Zutaten der Fassaden hatten die Notwendigkeiten des Handels gegenüber den ästhetischen Vorstellungen der Architekten das Über-

643 Vgl. die Abbildungen in Elmes 1827. Walsh 1995, S. 171, weist darauf hin, dass die Adressbildung mittels Ladenfront und Beschriftung für die Inhaber für das Gelingen ihres Betriebs unerlässlich war.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

gewicht. Noch um vieles schwieriger war es – und so sollte es bis in die Gegenwart der Moderne bleiben – den Wunsch der Baufachleute durchzusetzen, wenigestens den Anschein an Stabilität der Gebäude zu gewährleisten, gegen das Bedürfnis des Handels, die Waren im Schaufenster attraktiv platzieren zu können. Für die große Ausdehnung der Schaufenster im Erdgeschoss galt dies in besonderem Maße.[644]

Schon 1728 hatte ein Reisender aus Frankreich festgestellt, in London hätten die Geschäfte verglaste Fenster:

> Ce que nous n'avons pas communément, c'est le verre qui est généralement très beau et très clair. Les boutiques en sont entourées et ordinairement on arrange la marchandise derrière, ce qui la garantit de la poussière en l'étallant aux yeux des passants et leur forme un bel aspect de tous les cotez.[645]

Pragmatische Aspekte – Schutz vor dem Schmutz der Straße – und die Steigerung der Attraktion für die Rundumansichtigkeit werden hier gleichrangig genannt. Ein Blatt von George Scharf zeigt auf, wie rund 100 Jahre später das Glas der Schaufenster über die jahrhundertlang von der Architekturtheorie vertretenen Konventionen siegte (Abb. 124).[646]

An der Einmündung der Adam Street zum Strand sprengt die architektonische Zier am Eckhaus, das zum Komplex des Adelphi gehört,[647] den Maßstab der Geschäftshäuser. Nach dem Entwurf der Brüder Adam zeigt der Bau über dem vollständig mit Schaufenstern versehenen Ladengeschoss kolossale Pilaster, die Wandflächen mit einer vollständig verglasten Serliana mit ionischen Säulen rahmen. An der Ecke zum Nachbargebäude sitzt auf dem Gebälk, das den Namen des »hosier« Norton trägt, eine Konsole, die die optische Verbindung zum Pilaster herstellt. An der Straßenecke ist das nicht möglich, denn hier ist das Glas des Schaufensters in einer Rundung zur Adam Street geführt, eine technische Meisterleistung, die andere Läden erst nach und nach aufnahmen. Die schmalen Läden profitieren ebenfalls von den Errungenschaften der Glasindustrie, indem ihre Schaufenster sich in die Straße vorwölben und für die Passanten und Passantinnen jene Rundumsicht auf die Waren ermöglichen, die schon 1728 aufgefallen war. Scharf übermittelt in diesem Blatt auch, welcher Aufwand morgens betrieben werden musste, um die Effekte der Glasscheiben wirklich

644 Für einen ersten Überblick vgl. Armstrong 2008, S. 134–141.

645 Zitiert nach Braudel 1979, S. 52. Zur Handschrift: Pierre Jacques Fougeroux de Blaveau: Voiage d'Angleterre, d'Hollande et de Flandre, fait en l'année 1728, Victoria and Albert Museum, National Art National Art Library, Ms. 86. NN. 2, fol. 29 (das Buch ist nicht ediert).

646 Im Haus an der gegenüberliegenden Ecke der Adams Street befand sich ein Goldschmied. Er zahlt für die Ansicht seines Gebäudes in Tallis' Directory (Street directory. Strand, Division IV, Lieferung 19, London, um 1838).

647 Baubeginn um 1769, vgl. Rykwert/Rykwert 1987, S. 150–153.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



124 George Scharf: Ansicht der Häuser Nr. 72–69 Strand (von links nach rechts), Grafitstift, London, British Museum.

ausnutzen zu können: Die Scheiben werden geputzt, das Trottoir wird mit Wasser vom Staub der vielbefahrenen Straße gereinigt, und ein Gehilfe trägt eine der Planken in den Laden, die über Nacht die Schaufenster und die Tür schützten.

Der Ton der Architekturkritik war scharf, wenn es um die Ladenfronten ging. Den Anfang machte das kurzlebige *Architectural Magazine*, das von John Claudius Loudon herausgegeben wurde.[648] Bereits in der ersten Ausgabe 1834 befassten sich mehrere Artikel mit Geschäftshäusern, insbesondere mit der Verwendung der Säulenordnungen. 1837 folgte von einem unter Pseudonym schreibenden Gastautor der Verriss eines Gebäudes, das jedoch im selben Jahr auf dem Frontispiz der *History of London* abgebildet werden sollte (Abb. 125):

648 Dieser und der folgende Abschnitt stützen sich insbesondere auf Scalzo 2009 und konkretisieren deren Quellen durch Einzelanalysen.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



125 John Woods (Stecher): Monument and St. Magnus Church, Stahlstich, London, British Museum.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> Let us take, for the present, some of the newly erected houses in the city, near London Bridge, the most monstrous production among which is the circular north-east end of Fish Street Hill. In this sweep, which is of very considerable extent, every propriety of architectural fitness is violated: the shop is one uninterrupted height of window from the stall-board to the cornice under the first floor windows, and, from party wall to party wall, only intercepted by glass doors; the sash-bars are either black, or very dark brown or grey; so that even the divisions of the squares are scarcely seen. Over this is erected a ponderous composition of six three-quarter columns, in antæ, raised so as to comprise two stories; beneath the entablature, and above, is another story, with something like piers or large pedestals over the columns; and the whole surmounted by the roof. Could the proprietor have wished to have this immense shop; window to spoil his stock; or did the architect consider what he was doing? If we take a view through the shop-window, the ray of vision forming the chord line of the arc of the plan, we almost fear lest the whole cumbrous fabric should topple upon our heads; and we instinctively hurry past the building, for fear of the consequences. But if, in our survey, we have time to turn our eyes a little on one side, we may see the actual supports of the building, little iron columns, of a dark colour, to hide them from view: but the apperent support is glass![649]

Am Übergang der Fish Street Hill zur Gracechurch Street und in Sichtweite des *Monument* gelegen, bot das Haus eine bequeme Straßenführung für den Verkehr, der von der London Bridge heraufkam. Der Autor verschweigt, dass es zu den Nachbargebäuden auf der linken Seite noch eine Achse gab, die als leichter Risalit mit einem gemauerten Sockel im Erdgeschoss ein starkes Widerlager für das Gebäude bildete. Aber er liefert neben dem Urteil über den Widerspruch zwischen Sein – der tatsächlichen Stabilität – und dem Schein – dem Aufruhen der schweren Baumassen ionischer Halbsäulen, der Füllwände und der Attika auf der durchgehenden Glasfront der Schaufenster – auch ein paar technische Details: Die Sprossen der Fenster waren dunkel gehalten, so dass sich der Eindruck einer großen, ununterbrochenen Glasfläche ergab. Auch die eisernen Stützen hinter den Fenstern, die die gesamte Fassade trugen, waren durch einen dunklen Anstrich unsichtbar gemacht. Der Trend ging zur großen Glasfläche und zum architektonischen Blickfang großer, vermutlich gemauerter und dann stuckierter Säulen. Die Messingprofile, die die Ladenburschen vermutlich jeden Tag putzen mussten, hatten die Schaufenster zur Vitrine gemacht – das taugte in den neuen Dimensionen der 1830er Jahre nicht mehr zur Vermarktung der Waren.

649 Article V. Notes on modern Shop Fronts, By Amicus, in: Architectural Magazine 4, 1837, Nr. 1, S. 298. Stahlstich von John Woods nach Zeichnung von Thomas Hosmer Shepherd, in: Gray Fearnside/Harral 1837. Zu diesem Buch auch Adams 1983, Nr. 188, 1, S. 439–441. Eine ähnliche Kritik an den mit Glas versehenen Ladengeschossen von Godwin, George: A Walk up New Oxford Street, in: The Builder 4, 1846, S. 422.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Unversöhnlichkeit der Perspektiven, auf der einen Seite die Händlerinnen und Händler, auf der anderen Seite die Architekten, die um die Anerkennung ihrer Profession bemüht waren, soll abschließend an einem weiteren Beispiel, dem Geschäft von William Everington, in 8 Ludgate Street aufgezeigt werden. Der Lithograf Nathaniel Whittock hatte 1827 ein Musterbuch für Techniken der Oberflächenbehandlung und Ornament herausgebracht, das dem Handwerk aus verschiedenen Sparten für alle denkbaren Anwendungen, darunter auch Ladenfronten, nützlich sein sollte. 1840 gab er als Appendix ein Buch heraus, in dem er ausgewählte Ladenfronten aus London abbildet und kommentiert. Einleitend legt er die weit verbreitete Auffassung vom Zweck der Ladenfronten dar und beklagt deren Eintönigkeit:

> The spirit of competition at the present period renders an attractive shop front an object of importance to the retail trader. […] No sooner does a spirited draper have the front of his shop altered and embellished in a peculiar style of decoration, than other drapers see the necessity of keeping pace with him, and the aid of the carpenter is called to modernize the fronts of their shops also; and as it is the great object of every shopkeeper, whose business mainly depends on chance custom, to render his shop sufficiently prominent to attract the eyes of the passengers, one would suppose that each would endeavour to distinguish their establishment by a different style of embellishment.[650]

Es ist zweifelhaft, ob der ökonomische Erfolg eines Ladens tatsächlich von der Laufkundschaft abhing; offenbar ging man allgemein im Handel aber gerade davon aus, sonst wäre der Aufwand in der Architektur und der Warenpräsentation nicht verständlich. Whittock meint, dass die Konkurrenz innerhalb einer Branche zu Ähnlichkeit der Ladenfronten geführt habe, und er bedauert, dass zwischen Waren und Stil der Ladenfront so wenig Übereinstimmung erzeugt werde. Schuld daran hätten die Architekten, die sich auf die Imitation der klassischen Antike festgelegt hätten:

> If a grocer requires a front that will distinguish his shop from the draper or ironmonger, any person but an architect would direct his attention to producing a design something in the Chinese or Indian style of decoration; but the very mention of the terms would distress a regular architect – to him sugar and tea would lose their if they were not sold beneath a Grecian entablature.[651]

650 Whittock 1840, S. 3; der im Titel genannte Guide war 1827 und in zweiter Ausgabe 1828 in London bei Isaac Taylor Hinton erschienen. Zur Vita vgl. hier nur: https://www.britishmuseum.org/collection/term/BIOG50995 [05.01.2025].

651 Whittock 1840, S. 3f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



126 Fassade des Ladens von Everington, Ludgate Street, New York, Columbia University, Avery Library.

Er kann daher als Muster von Ladenfronten nur »klassische« oder einige wenige neugotische Ladenfronten zeigen; das einzige Beispiel im indischen Stil ist nicht ausgeführt.[652]

Unter Whittocks Exempeln ist auch die Ladenfont des Drapers William Everington, der mit Leinen und Musselin, vor allem aber Schals hauptsächlich indischer Herstellung handelte (Abb. 126).

Everington führte nach der Grafik auf seinen Rechnungen ein »Magazin de Nouveautés« – ein französischer Titel scheint nicht erst mit zeitlichem Abstand zu den napoleonischen Kriegen wieder werbeträchtig gewesen zu sein.[653] Die Ladenfront war als Arkatur dünner Säulen auf sehr niedrigem Sockel angelegt, wobei die schmalere Achse im Zentrum der Ladentür vorbehalten war. Die Gliederung

652 Weale, John: On the present state and prospects of architecture in England, in: Quarterly Papers on Architecture 2, 1844, S. 1–16, S. 9, bezieht sich auf Whittock als negatives Beispiel zur weiteren Vervielfachung möglicher Stile in der Architektur. Nach meiner Auffassung hat Scalzo 2009, S. 55, diese Diskussion missverstanden.

653 British Museum, Inv. Nr. Heal,107.1.+; zur Vita hier nur https://www.britishmuseum.org/collection/term/AUTH232285 [05.01.2025].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

der Schaufenster mit ihren großen Scheiben vollzog den Bogen der Arkaden nach. Der Bauschmuck war sehr sparsam gehalten, alles auf die gute Sicht auf die Waren ausgerichtet. Zu einem unbekannten Zeitpunkt vergrößerte Everington den Laden und nahm das angrenzende Gebäude hinzu. Statt einen neuen Entwurf machen zu lassen, verdoppelte er die bisherige Ladenfront, tauschte nur in der Tür das Tympanon mit der Hausnummer gegen Glas aus. Anstelle von 18 Scheiben wie bisher reichen nun nur sechs davon aus, die weiten Arkaden mit Glas zu füllen. Die Abbildung zeigt die lang ausgebreiteten Textilien hinter den Fenstern, zwei Damen interessieren sich für die Waren. Whittock hält die Ladenfront, deren Farbfassung »in imitation of white-veined marble« gehalten war, für elegant, kritisiert aber den Kontrast zwischen dem zurückhaltenden Stil und den Waren.[654] Gerade so könnte Everington aber die Effekte seiner starkfarbigen Textilien zur Geltung gebracht haben. William Ablett, der bei Everington arbeitete und später einen eigenen Laden eröffnete, erinnert sich an den Publikumserfolg der neuen Ladenfront:

> When a new shop-front was put in, on which was a good deal of gilding, large crowds of people were attracted to see it, as well as to admire the rich goods. […] These bright colours, blended with the rich Indian shawls and a few handsome China and other jars and vases, made a very Oriental appearance, that at that time was very much admired. The old shop-front, however, that was thought so handsome at that period, would be considered but a poor, shabby sort of affair now, when compared with the immense sheets of plate-glass that are now commonly to be found even in the second-rate draper's shops.[655]

Aus Sicht der Ladeninhaber stellte die Größe der Scheiben in den Schaufenstern eine große Attraktion dar, die Passanten anzog und deren Aufmerksamkeit sowohl auf die glänzende und ebenso transparente Trennung zwischen Kundin/Kunden und Waren als auch auf die gut sichtbaren Waren richtete.[656]

Es ist nach den weiter oben zitierten Texten klar, dass die Architekten auch in den 1840er Jahren weiter gegen die Verglasung des Ladengeschosses polemisierten. Schon im ersten Jahrgang des *Builder*, mit der George Godwin die Architekturdebatte der folgenden Jahre prägen sollte, ist 1843 die Zuschrift eines mit den Initialen W. C. signierenden Autors abgedruckt, der gegen die Zusammensetzung der Jury in Architekturwettbewerben weit ausholt. Nahezu alle Branchen des Einzelhandels

654 Whittock 1840, Plate XVIII und S. 12.

655 Ablett 1876, S. 89f.; Whittock 1840, Plate V und S. 7.

656 Zur Entwicklung der Technik: Louw 1987; Louw 1991. Louw datiert die Wende zu großen Scheiben aus Flachglas auf die Jahre 1830/1835. Vgl. auch Cox 2000, S. 95–98, am Beispiel der Autobiografie des Francis Place.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

werden verteufelt, als Träger schnöder kommerzieller Interessen markiert, und u. a. der Laden von Everington muss als negatives Beispiel herhalten:

> The chandler and the draper, the saddler and the potato-salesman, limited in education, exalted because of their wealth, and esteemed according to their ostentatious display, are not the persons most likely to arrive at a satisfactory conclusion, when imagination and science are the matters in dispute. […]. Grocers and cheesemongers, fishmongers and publicans, butchers and coal-dealers, form at the best but a poor committee of taste. Judges of construction, or arbiters of architectural merit, they neither are nor pretend to be, at least in their sober moments, when the fumes exhaled from servility and vanity are evaporated. […] People have become accustomed to the decisions of the haberdasher and the publican, and the gin-shop and the shawl-warehouse are the standards of their taste. I question whether the plate-glass of Everington and Hitchcock has not excited more admiration than the Alfred Life Office or the Strand front of Exeter Hall. I am certain that the French Protestant Church was not deemed half so meritorious as the Aldgate facade of Moses the tailor, ere smoke and dirt, had obscured its coloured gewgaws, and stripped its imitations of marbles alike of their polish and their glare.[657]

Die Neuerungen aus dem Unternehmen von Elias Moses and Son fielen also immer wieder auf: Nicht nur die Angebote an Konvention- und Maßkonfektion für Männerkleidung und der Aufwand für die teils aus dem Rahmen fallende Werbung, sondern auch die Architektur ihres Hauptgeschäfts an der Ecke von Aldgate und den Minories erregten Aufsehen – und darauf kam es ja im Wettbewerb der Londoner Einzelhändler an (Abb. 127).

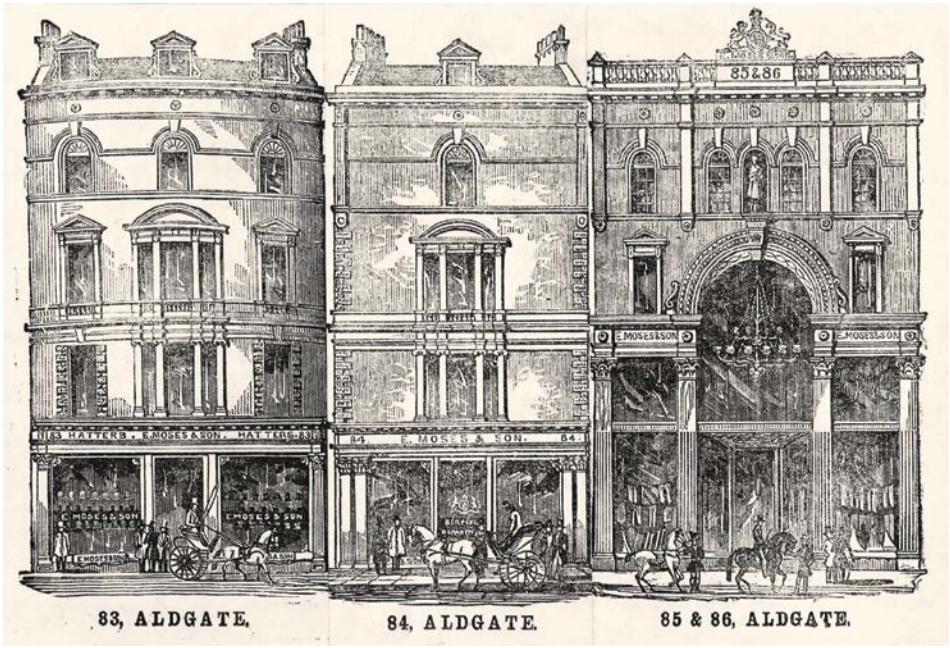
E. Moses and Son setzten auf große Mengen erschwinglicher Ware, die sie in den zahlreichen kleinen Schneiderbetrieben der City herstellen ließen – das Quartier, in dem sich das ab 1844 ausgebaute Kaufhaus befand, war ein Zentrum der Herstellung und des Handels mit Textilien.[658] Einige Straßen weiter befand sich die Cutler Street, in

---

657 W. C.: On the failure of architectural competitions, in: The Builder 1, 1843, S. 482f. Gemeint ist wohl der Laden der Linen drapers und Silk Mercers Hitchcock and Rogers, Ludgate Hill, im Eckhaus zu St. Paul's mit einer Rundumverglasung aus großen Scheiben (British Museum, Inv. Nr. Heal,84.134). Das Alfred Life Office von Henry W. Clutton, wurde 1843 errichtet und stand in Lothbury und war in dem »italianate« genannten Stil mit rustiziertem Erdgeschoss gehalten (The Builder 1, 1843, S. 483). W. C. verkennt, dass Bürobauten mit wenig Publikumsverkehr und Geschäfte unterschiedliche Bauaufgaben waren. Die neugotische Kirche der Hugenotten stand in St. Martin's Le Grand, der Architekt war Thomas Ellis Owen. Vgl. auch den Beitrag des Herausgebers George Godwin zur New Oxford Street, in: The Builder 4, 1846, S. 422–432.

658 Godley, Andrew: Moses, Elias (1783–1868), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004 https://doi.org/10.1093/ref:odnb/57650; Jones 2018; für den Wandel in der Produktion und Verbreitung von Männerkleidung vgl. Chapman 1993; Sharpe 1995 (über die Hyams, aus der die erste Frau von Isaac Moses stammte); Godley 1997.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



127 Kaufhaus von E. Moses and Son, Minories und Aldgate, Holzstich, London, British Museum.

der hauptsächlich jüdische und irische Händler gebrauchte Kleidung vertrieben.[659] Davon setzten sich E. Moses and Son klar ab, aber ebenso von den Luxuswaren, die im Westend gehandelt wurden. Aber auch dort etablierten sie an der New Oxford Street und an der Tottenham Court Street Filialen in neuen Architekturen. Das Stammhaus wurde ab Dezember 1844 erheblich ausgebaut, der Architekt war John Douglas Hopkins.[660] Fanny Lewald erhielt 1850 ein Flugblatt des Kaufhauses zugesteckt, das nicht nur das Gebäude zeigte, sondern mit einem langen Gedicht die Qualitäten der Waren anpries. Moses wirbt und warnt zugleich vor der kommenden »Great Exhibition«, indem er sich diesen Begriff für sein Geschäft zueigen macht. Eine spätere Variante zu diesem Blatt ist überliefert.[661] E. Moses and Son entfalten darauf alle Methoden ihrer Werbung in Text und Bild, die sie in den Printmedien eingeübt hatten: Zu sehen ist aus der Vogelschau der gesamte Bau, dann folgt eine Beschreibung der kommenden Herausforderungen, die

659 Münch 2022.

660 Den Namen entnehme ich einer Anzeige in The Builder 2, 1843, S. 162. Zum Gebäude auch Jones 2018, S. 105f. Vgl. auch die Broschüre The Past, the Present, and the Future. A public address on the opening of the new establishment of E. Moses and Son, London 1846 (British Library Sign. 787.a.59.(1.)). Innenansichten von George Frederick Sargent (1811–1864) von 1847 liegen in den Metropolitan Archives, London (London Picture Archives, Nr. v9012281 und Nr. v9012298).

661 Armstrong 2008, S. 135 mit Abb. 28.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

London während der Great Exhibition erwarten, schließlich eine Preisliste und ein Hinweis auf die anderen Standort und auf die Schließzeiten am Sabbat.

Mit dem Umbau hatte das Unternehmen nicht nur alle Einzelhäuser, aus denen der Komplex ursprünglich bestand, mit einheitlichen Fassaden versehen lassen, an denen Doppelpilaster die rustizierten Kanten der Obergeschosse stützen, wogegen das gesamte Erdgeschoss mit Schaufenstern versehen war. Spektakulär war aber vor allem der Haupteingang: Dort war einen kolossale Serliana ausgebildet, deren Stützen zwei Stockwerke umfassten, während der Bogen der Arkade in das zweite Obergeschoss hinaufreichte. Glas bildete damit über drei Stockwerke das wesentliche Material. Das Mittelportal war trichterförmig angelegt. Im ersten Stock war die Glasfassade vor der dünnen Zwischendecke nach vorn gezogen, so dass dort der monumentale Kronleuchter das beherrschende Element darstellte. Es verwundert nicht, dass schon die Pläne die scharfe Kritik des *Builder* auf sich zogen. Ein solches Eingangsmotiv war unerhört: zwar waren große Ordnungen seit den Bauten an der Regent Street in allen denkbaren Variationen üblich. Aber die Kombination der großen Ordnung mit den großen Glasschreiben, mit dem überdimensionierten Leuchter und dem trichterartig eingetieften Portal war ebenso neu wie die Geschäftsmethoden der Inhaber. Allenfalls die großen, über zwei Stockwerke reichenden Fensterflächen an der Fassade zur Motcomb Street des Pantechnicon Baazar von 1831 und die zur Straße offene Entrée der Exeter Hall am Strand, ebenfalls von 1831, stellten ähnlich monumentale Lösungen dar.[662] Weder die »Arcades« – z. B. die Burlington Arcade von 1819 mit ihrer offenen Eingangsarkatur – noch die »Bazaars«, deren Raffinesse sich erst im Inneren entfalteten, waren hinsichtlich der Außenarchitektur ernsthafte Wettbewerber von E. Moses and Son.

Es dürfte deutlich geworden sein: Bis weit in die 1840er Jahre hinein gelang es den Architekten nicht, in den Londoner Geschäftsstraßen die Grundregeln der Baukunst, den Anschein an Stabilität und eine Angemessenheit des Dekors durchzusetzen. Die folgenden Jahre sollte darüber hinaus auch die Debatte um die – aus Sicht der Puristen – ausufernde Materialvielfalt eröffnen. Überdies führten die Steigerungen im Preis des Bodens und damit der Pachtkosten zu einer immer besseren Ausnutzung des Terrains und damit der Höhe der Bauten. Zudem wurden die Parzellen zusammengelegt. 1859 beklagt ein Artikel in den *Building News*, dass in der neu verlängerten Cannon Street »all known rules of harmony of design seem to be utterly disregarded«. Besonders auf der Nordseite

> we are treated to a dish of ›confusion worse confounded‹. At its more eastern end we have a huge monster warehouse, towering ›like a tall bully‹ above the diminutive houses

662 Morrison 2006, S. 296 mit Abb. 10. Die Exeter Hall wurde an Stelle des Exeter Exchange errichtet. Architekt war John Peter Gandy.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> on each side of it. […] Still further on are the large warehouses of Messrs. Moses, which have entirely crushed an adjoining tavern, and necessitated the use of long zinc funnels on its chimneys. […]. Another monster building in this street is that at the corner of Friday-street. […] being so close in proximity with St. Paul's, as may be well conceived, injures very considerably the south-eastern view of this great master-piece of Wren.[663]

Obwohl der fraglos in der Fläche große Komplex des Kaufhauses von E. Moses & Son nicht gerade »um die Ecke« der Cannon Street lag und obwohl er mit vier Stockwerken durchaus nicht über die Höhe der Bebauung der City hinausragte, scheint er in den Kreisen der Architekturkritik so übel beleumundet gewesen zu sein, dass er mit den jüngeren sechs- bis achtstöckigen Neubauten in einen Topf geworfen wurde. Gegenüber dem Unternahmen E. Moses & Son blieb die Architekturkritik unfreundlich gestimmt.

5.1.4 Soziale Phänomene der Geschäftsstraße: Handelsleute, Kundschaft

> Es rührt sich Alles, wohin man blickt. Hier eilen Bäcker- und Schlächterburschen vorüber, mit Broden oder Fleischstücken für die Kunden beladen; dort hält ein Wagen mit westindischen Früchten. Nahe vor den Trottoirs verkauft man auf Tischen und langen Karren, Schaalthiere, Gemüse, Obst; und hunderte von Tabulettkrämern und Hausierern treiben daneben ihr Wesen. Man muss es, wenn man sich noch fremd darin fühlt, aufgeben, die Einzelheiten zu betrachten, weil es beängstigt durch die Unruhe und Masse.[664]

Fanny Lewald schreibt zu einem Zeitpunkt, an dem der Straßenhandel zugunsten des stationären Handels stark eingeschränkt worden war. 1817 war der erste umfassende Versuch unternommen worden, die Straßen in der Londoner City nicht nur überall zu pflastern und dieses Pflaster intakt und sauber zu halten, zu den »nuisances« zählten auch die zahlreichen Straßenhändler und -händlerinnen.[665] Sie waren nun mit ihren mobilen Ständen auf die Zone zwischen Fahrbahn und Trottoir beschränkt, dort platzierten sie sich mit ihren Waren, hauptsächlich leicht verderblichen Lebensmitteln. Hinzu kamen die zahlreichen Hausierer, die zu Fuß unterwegs waren; die Vielfalt der Persönlichkeiten und Tätigkeiten, auch der Motive sich in dieser Form des Handels einen Lebensunterhalt zu verdienen, hat Henry Mayhew umfassend studiert.[666] Zwischen den Berichten – hier als Beispiel Lewald – und den Veduten gibt es allerdings

663 Building News 5, 1859, S. 654.

664 Lewald 1864, Bd. 1, S. 82. Zu den Straßenhändlern vgl. auch Schlesinger 1852, Bd. 1, S. 43f.

665 Zum Begriff und seiner Verwendung in der Gegnerschaft zum Straßenhandel hier nur Münch 2022, S. 213–216. Die Bill for better paving and improving Streets of Metropolis (Metropolitan Pavement Bill) stammt vom 24.04.1817 (House of Commons Bills and Acts, Vol I, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1817-004874?accountid=14571, [08.07.2025].

666 Mayhew 2018; Mayhew 1861.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

einen wesentlichen Unterschied: Bei George Cooke, Thomas Hosmer Shepherd und Thomas Shotter Boys geht es geordnet zu. Cooke zeigt auf dem Strand zwei Apfelhändler, die von ihrer Trage das Obst anbieten. Auch die Gemüsefrau, die ihre Ware auf einem großen flachen Korb auf dem Kopf trägt, und der »sandwichman«, auf dessen Schild Cooke seine Signatur untergebracht hat, bewegen sich in den geordneten Bahnen der Passanten und stören weder die Bewegung auf der Straße noch das Geschäft der Läden. Sie ergänzen es, das ungehinderte Sehen und vielleicht auch Anfassen der Waren ist hier ganz auf die Lebensmittel eingeschränkt. Hinzu kommen die Träger, ein Mann und ein Junge, die eine Käuferin auf der Wellington Street begleiten. Frauen kommen auf Cookes Szene in den Rollen der Käuferin, der Passantin am Arm eines Herren und der ambulanten Händlerin vor.

Thomas Shotter Boys zeigt auf dem Strand, wie sich der Ausfahrer einer Bäckerei mit seinem Schubkarren am Rinnstein niedergelassen hat (Abb. 25). Der Karren ist mit großen Körben ausgestattet, ein Henkelkorb, in dem die Ware offen daliegt, ist auf dem Trottoir abgestellt. Der Austräger eines Metzgers, ein Korb am Arm, der andere auf der Schulter, präsentiert die Fleischstücke offen. Ein Ehepaar mit Tochter gehört zu den Passanten, Frauen sind ansonsten nicht unterwegs.

Texte und Bilder scheinen sich gegenseitig in ihrem Realitätsgehalt zu bestärken, sieht man von der Tendenz der Bilder ab, Vielfalt und Ordnung des Straßenlebens zu zeigen, wo Lewald vor allem die Fülle und das Tempo der Eindrücke erfasst. Doch wird man beide Medien vor allem als Zeugnisse für eine publikumsgerechte Repräsentation des Pittoresken auf den Londoner Straßen begreifen müssen; denn auch die wenigen Bettler, die Boys hie und da in seine Veduten aufnimmt und die Lewald nicht wahrzunehmen scheint, werden als unterhaltsame Staffage eingestreut.[667] Gedränge und Eile, zu denen die Straßenhändlerinnen und -händler beitragen, sind allein Thema von Karikaturen.[668]

Immerhin leisten diese Bilder, so typisiert sie das Geschehen auch zeigen, dass sich der soziale Status der Kundschaft je nach Straße oder Viertel unterschied.[669] Wo auf dem Strand Mittelschicht und entsprechende Waren zusammenkamen, war die Regent Street zwar auch nicht frei von Abstürzen in das Segment niedriger Preise; aber die Straße präsentiert sich bei Thomas Shotter Boys als Geschäftsstraße für die Oberschicht. Die Rolle des Straßenvolks ist auf Dienstleistungen wie das Straßenfegen oder auf das Zuschauen beschränkt. Der Zeichner eines Holzschnitts für die *Illustrated London News* präsentiert der Leserschaft 1849 die extremen Kontraste zwischen der Käuferin aus der Aristokratie, ihrer Ausstattung mit

667 Allein Johanna Schopenhauer beschreibt die Lebensumstände der Arbeitskräfte in den Hinterräumen der nach vorne glänzenden Läden (Schopenhauer 1830, Bd. 2, S. 127–129).

668 S. u. Cruikshank, Piccadilly Nuisance, Abb. 156.

669 Vgl. dazu mit entsprechenden Nachweisen Cox 2000, S. 127–139.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



128 The First Throb of the Season, Holzstich, Staatsbibliothek Berlin.

Dienerschaft und Kutsche, dem servilen Angestellten oder gar Ladenbesitzer, der ihr die Einkäufe nachträgt, und Zuschauern: einem Hundeverkäufer und einem »sandwichman«, der für das Mississippi-Panorama wirbt (Abb. 128). Die Dame hält den Verkehr auf. Es stauen sich die Passanten auf dem Trottoir, und auf der Straße steckt ein Omnibus fest. Nur drei Frauen und der kleine Sohn wenden die Augen nicht vom Schaufenster. Man glaubt die Ironie zu spüren, die sich der Zeichner Smyth und auch der zugehörige Artikel leisten. Mehr als ein leiser Spott am Verhalten der einkaufenden Damen ist aber nicht Sache des Journals, das auf seine Leserinnen Rücksicht nimmt.[670]

Bilder und Text prägen die Auffassung, dass sich die Londoner Geschäftswelt jedenfalls im Westend fast ausschließlich an die weibliche Kundschaft richtete.[671] Wann das »Shopping« als Freizeitvergnügen einsetzte, ist nicht ganz klar. Schon für die Mitte des 18. Jahrhunderts gibt es Belege, die beide Geschlechter als Kunden verzeichnen.[672] Im viktorianischen London wird das Einkaufsvergnügen, das zum Leidwesen der Händler nicht unbedingt zu einem Kauf führte, allein den Frauen aus der Oberschicht und oberen Mittelschicht zugeschrieben. Den Beobachterinnen aus

670 The First Throb of the Season, in: The Illustrated London News 14, 1849, S. 209f.
671 Differenziert bezüglich der Geschlechterverteilung beim Shopping Kwas 2022, S. 86ff.
672 Cox 2000, S. 139–145; Scalzo 2009, S. 60. Vgl. auch Rendell 1998a; Rendell 1998b; Rappaport 2000.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

dem Ausland entgeht nicht, dass damit auch Freiheitsgrade verbunden waren, die sie selbst nicht kannten. Noch einmal Fanny Lewald:

> Kommt man zwischen zwei und vier Uhr nach Oxfordstreet, da wo sie an Hydepark gränzt, so sind es hauptsächlich elegante Kabriolette und Reiter und Reiterinnen, die den Weg beleben und uns zum Stillstehen zwingen. Weiter hinab gegen Regentsstreet, Equipagen voll Damen, welche in die Magazine fahren, um Einkäufe zu machen, oder die ausgelegten Neuigkeiten zu besehen. Es ist dies ein besonderes Vergnügen der Engländerinnen. […] Da kamen kleine offene Fuhrwerke mit Ponnies bespannt, welche die Damen selbst kutschirten, während bisweilen eine Wärterin mit kleinen Kindern hinter ihnen saß.[673]

Der Brauch, zum »Shopping« zu fahren, war so weit verbreitet, dass die Ladeninhaber am Oxford Circus 1819 forderten, die Kreuzung in der Mitte mit einem Monument zu sperren, so dass die Kutschen die Kurve des Circus ausfahren müssten: Jetzt führen sie »streight along and the Articles in the Shops are unseen.«[674] Auf die spazierenfahrende Kundschaft musste auch in den Auslagen der Waren reagiert werden.

Es spricht vieles dafür, dass Männer aus der Oberschicht ebenfalls zum »Shopping« unterwegs waren – vielleicht öfters zu Fuß und mit Blick auf Accessoires.[675] Denn solange die Herrenmode eng taillierte und zumal schwarze Anzüge vorschrieb, blieb für die Oberschicht die Maßschneiderei erforderlich. Entsprechende Auslagen in Schaufenstern hätten also ihren Zweck verfehlt. Bei der Herrenkleidung machte sich also die soziale Differenzierung im Angebot und in dessen Präsentation bemerkbar. Die Kaufhäuser von E. Moses and Son wandten sich mit ihrer prächtigen Architektur und ihrer Konfektionsware an eine weniger hochgestellte Kundschaft. Für beide Geschlechter galt: Je höher die gesellschaftliche Stellung, desto diskreter die Beschaffung von Kleidung. Auch die Dame, die beim Einkaufen auf der Regent Street zu sehen ist, erwirbt kein Kleid, sondern Accessoires, wie die geringe Größe der Päckchen zeigt.

5.2 Paris

5.2.1 Bautypen des Ancien Régime

In Paris verfügten rund zwei Drittel aller Häuser im ersten Drittel des 18. Jahrhunderts über einen oder mehrere Läden bzw. Werkstätten – so die Zählung von Youri

673 Lewald 1864, Bd. 1, S. 83f. Es folgt eine eingehende Beschreibung der Steuern für die Beschäftigung von Dienerschaft. Vgl. Lévis 1814, S. 57; Schopenhauer 1830, S. 137f.; Wey 1856, S. 76f.

674 John Nash schreibt zu dieser Forderung an die Commissioners, die mit der Planung der Regent Street befasst sind (hier zitiert nach Saint 2020, S. 233).

675 Vgl. die Überlegungen von Scalzo 2009, S. 60, mit Bezug auf Breward 1999.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Carbonnier.[676] Dieser Wert dürfte sich bis zum Ende des Jahrhunderts nicht vermindert haben, denn auch die Erweiterungen der Stadt wurden außerhalb der Boulevards vielfach als Geschäftsstraßen angelegt. Der überwiegende Anteil daran befand sich im Erdgeschoss von Häusern, die auf den schmalen und oft sehr tiefen Parzellen im Stadtzentrum errichtet wurden. Die Genese der Parzellen und die intensive Verdichtung der Bebauung ist schon in den 1960er Jahren durch eine interdisziplinäre Gruppe von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern unter Françoise Boudon für das Quartier des Halles nachgezeichnet worden.[677]

Die Musterbücher für den Bau von Stadthäusern, die immer mit der kleinsten Parzelle einsetzen, zeigen bis weit in das 18. Jahrhundert hinein Exempel für die Aufteilung und Fassaden solcher Gebäude, die in zahlreichen Varianten entstanden.[678] Während die Musterbücher von Architekten verfasst wurden, die bei den aufwendigeren Exempeln einen gestalterischen Anspruch erkennen lassen, konnten die Häuser auf den schmalen Parzellen von Bauhandwerkern (entrepreneurs) errichtet werden. Die Grundrisse sahen für die schmalen Bauten immer eine an der Seite liegende Tür vor; sie öffnete sich auf einen Gang, von dem aus die Treppe und der Innenhof erreicht wurden. So war der größtmögliche Platz für die Räume erhalten, die in allen Etagen von der Straße belichtet wurden. Sie dienten im Erdgeschoss als Laden oder Werkstatt; oft gab es ein niedriges Zwischengeschoss, das vom Laden aus über eine Nebentreppe erreicht werden konnte, und mehrere vollwertige Etagen.

Auch in der Strukturierung der Fassaden, die sich seit wenigstens dem 16. Jahrhundert für Steinbauten entwickelt hatte, folgten die »entrepreneurs« und die Musterbücher der lokalen Bautradition, die die Nutzung vor ästhetische Prinzipien stellte. Aus den Variationen innerhalb der Tradition entstand an den meist traufseitigen Bauten durch Gesimse, Fensterlaibungen und Begrenzungen des Gebäudes zu den Seiten ein Gesamtbild der Straßenzeile, das unverkennbar eine lokale Identität vermittelte.

Allerdings ist diese Qualität, wohl auch aufgrund des oft erbärmlichen Zustandes der Bauten und der Überbelegung der Straßen, erst im 19. Jahrhundert, und dann auch nur vereinzelt, gesehen worden. 1852 beschreibt Francis Head in seinem recht exzentrischen Erinnerungsbuch über Paris seinen Erkenntnisprozess zum ästhetischen Reiz der historischen Straßen, indem er seine Beobachtungen minutiös festhält. Nur aus dem vollständigen Zitat wird diese Prozesshaftigkeit der Entdeckung und zugleich die Wandelbarkeit des Fassadenbildes über den Tag hinweg deutlich:

676 Carbonnier 2006, S. 353.

677 Boudon 1977; vgl. auch Chastel 1965/1966; Chastel 1969.

678 Einschlägig sind die zahlreichen Ausgaben von Le Muet 1624 (1647, 1664, 1681). Außerdem Briseux 1728; die Tafeln wurden mit Erläuterungen versehen und wieder publiziert von Jombert 1764.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> But the streets, especially the narrow ones, have all times a picturesque appearance, the cause of which I was unable, for some time, to comprehend. After a little observation, however, I found it proceeded from the jumbled combination of an infinite variety of façades. For instance, even in the Rue St. Honoré, the houses are like a box of mixed candles, composed of short sixes, long fours, »bed-rooms«, and rushlights and, besides being of different heights, the alignements are different. Some of the houses have stepped a few inches forward, some have retired backward; again, some have attics, some have spikes on the roof, others neither the one nor the other. Some have balconies only at top, some only at bottom, others from top to bottom. Again, the shops are not only on the basement, but often in the middle, and occasionally at the very top of a house. There exist scarcely two together of the same height. Some have two, some three, advertising boards over them. Above the row of shops on the ground floor there exists an entresol, or low intermediate story, exhibiting a stratum of windows of the most astonishing variety; one contains a single pane of glass, in the next house are seen two one above another, in the next two alongside of each other, then sixteen, then four, then an arched window. In one single compartment of the Rue St. Honoré, namely, between the Rue des Frondeurs and Rue St. Roch, the number of panes of glass in this stratum eccentrically run as follows, 20, 4, 8, 12, 12, 4, 16, 2, 2, 8, 8, 9, 4, 9, 16, 16, 12, 12, 12, 12, 4, 12, 2, 2, 8, 2, 12, 8, 8, 16, 6, 2, 18, 12. Of the above the smaller number often form larger windows than the greater, and of those marked 16 and 12 almost all are of different shapes. Lastly, the chimney-stacks and chimney-pots are of every possible shape, size, and colour, and as the street itself is net straight, but writhes, its motley-coloured architecture appears twisted and convulsed into all sorts of picturesque forms. But besides this extraordinary variety I found, at first to my utter surprise, that the houses of Paris during the day actually change their shapes, and that an outline, which in the morning had been imprinted in my memory, appeared in the evening to be quite different, simply because every house in the French metropolis has Venetian blinds, which, according to the position of the sun, and occasionally in spite of the sun, at the whim of the inmates of the different stories are opened and closed in an endless variety of forms. There is one other change which often attracted my attention. In driving through Paris towards the east, I always observed that, as the poor horse that was drawing my citadine slowly trotted on, the wealth of the shops, especially in the Rue St. Honoré, appeared gradually to die away.[679]

Heads Beobachtungen stellen eine eigenständige Bestandsaufnahme der ästhetischen Qualitäten der vernakulären Pariser Architekturen dar. Nicht nur die Vielfalt

679 Head 1852, S. 140f. Zur Vita: Martin, Ged: Head, Sir Francis Bond, first baronet (1793–1875), in: Oxford dictionary of national biography, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/12807 . Vgl. Archives de Paris, Kataster Vasserot (1810–1836), 6e quartier, Palais Royal, ilot n°17, Sign. F/31/75/36. Die Beobachtung entspricht den heutigen Hausnummern 256 bis 282 (darunter nur zwei neuere Bauten); der Gesamtverlauf ist durch den Durchbruch der Rue de l'Echelle und der Rue des Pyramides gestört.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in den Größen – Höhe wie Breite – und in den Formen, zu denen die Ladengeschäfte mit ihren Fronten und die Werbeaufschriften erheblich beitragen, sondern auch die Nutzung der Fensterläden durch die Bewohnerinnen und Bewohner bieten einen permanenten Wandel in den Erscheinungen (Abb. 129).

Größere Parzellen waren im allgemeinen nur im Eigentum des Adels, der hier über sein Hôtel particulier mit Garten verfügte, und besonders der zahlreichen Konvente. Während im Fall des Adels vor allem Insolvenzen zur Aufteilung und Bebauung der Grundstücke führten, stellten die zum bestehenden Straßennetz liegenden Randbezirke der Konvente eine Gelegenheit dar, zu investieren und Mieteinnahmen zu erzielen. Diese Investitionen sahen fast immer die Begradigung des Straßenverlaufs vor. Der symmetrische Aufriss der Anlage und die einheitliche Struktur der Häuser mit einem einheitlichen Haustypus, manchmal auch das Material mit Quadern und/oder Ziegeln kontrastierten diese Anlagen in ihrem Anspruch als einheitlich artikulierte, symmetrisch geordnete Zeilen von Bauten zur gewachsenen Straßenzeile, wie sie Head beschreibt. Dass sie zu deren vielfältigem Rhythmus eine Alternative darstellten, war freilich in den schmalen Straßen nur in der Schrägansicht zu sehen.

In vielen Fällen sind die entwerfenden Architekten dieser Investitionen bekannt. Sie sorgten für eine konsequente vertikale Struktur, in der Öffnungen über Öffnungen und die geschlossene Mauer der oberen Stockwerke über Stützen angelegt wurden.[680] Bautechnisch stellten die breiten Ladenöffnungen und die Unabhängigkeit der Achsen über die verschiedenen Stockwerke in der Mehrzahl der mit Putz versehenen Häuser kein Problem dar – die Öffnungen waren leicht durch Balken zu überspannen. Aber diese handwerklich produzierten Bauten konnten nicht beanspruchen, tektonische Solidität auch zum Ausdruck zu bringen. Sie schienen fragil, manchmal waren sie es auch. Dies war bei den von Architekten geplanten Unternehmungen anders. Charakteristisch sind hier die Blendarkaden, mit denen Erdgeschoss und Mezzanin zusammengefasst sind. Darüber sind in der Vertikalen die hochrechteckigen Fenster der oberen Stockwerke angeordnet. Als breitere Achsen sind die Arkaden gelegentlich im Wechsel mit schmaleren Achsen angelegt, in denen die rechteckigen Öffnungen für die Haustüre, manchmal auch nur Fenster untergebracht sind. Die Arkaden signalisieren Zugänglichkeit und Handel: Als Bauform stellten sie eine Reduktion der Arkaden aus der flämisch-nordfranzösischen Tradition dar. Laubengänge wurden in Paris nur mit der Place Royale (Place des Vosges) errichtet, auch die erste systematische Verwendung von Blendarkaden wurde unter Henri IV an den Häusern der Place Dauphine (ab 1607) realisiert.[681] Die einheitliche Ladenzeile, zumal an einer gerade ausgerichteten Straße fand zudem ihr Modell

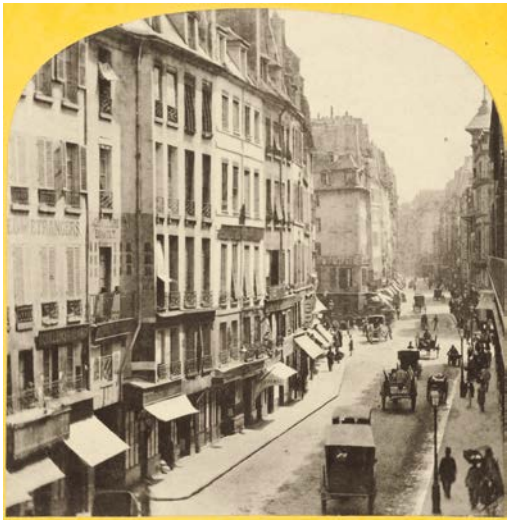
680 Jombert 1764, Bd. 2, S. 124–128. Ausführlich dazu Quatremère de Quincy 1800–1801, Bd. 4, 2, S. 150–154. Als Beispiel hier die Gebäude auf dem Terrain der Quinze-Vingts, Kap. 3.2.2.

681 Ballon 1991, S. 57–113, bes. S. 82–84; S. 125–161, bes. S. 149–157.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in den Häuserzeilen der Brücken, insbesondere auf dem Pont-Notre-Dame.[682] Die Rue de la Ferronnerie wurde hier als ein Beispiel für eine axialsymmetrisch gegliederte Straßenfront mit Läden unter Blendarkaden vorgestellt.[683]

Das Modell war äußerst erfolgreich und wurde in zahlreichen Investitionen der Konvente, später auch in den »lotissements« von Adelssitzen bis ans Ende des Ancien Régime eingesetzt, sogar wenn der Wandel des Geschmacks den Einsatz von Säulen anstelle von Pfeilern erforderte.[684] Charakteristisch ist, dass die Zeichnungen der Architekten die Einbauten aus Holz, die die Nutzung eines Hauses überhaupt erst möglich machten, nicht darstellen. Anders verhält es sich in den Dokumenten, die von den Experten zur Schätzung des Werts von Gebäuden oder Bauteilen angefertigt wurden: Sie beschreiben nicht nur die Dimensionen der Bauten und die aktuelle Nutzung, sondern auch deren Materialität und wandfest montierte Ausstattung wie Boiserien und Kamine im Interieur, Ladenfronten und Fensterläden (»contre-vents«) am Außenbau. Sofern die Akte Pläne enthält, zeigen diese jedoch nur die »nackte« Architektur. Weder die Fenster und die Fensterläden noch die Türen zur Straße oder die Ladenfronten, die auf die Fassade appliziert wurden, oder gar die Vordächer über der Ladenfassade sind dargestellt, obwohl sie das Aussehen der Fassade prägten. Es handelte sich dabei um Schreinerarbeiten, und wenn auch solche Einbauten und Applikationen zum Haus gehörten und vom Besitzer gestellt wurden, scheint es bis zum Ende des Ancien Régime nur selten ein Beharren auf Einheitlichkeit der Ladenfronten gegeben zu haben.[685]



129 London Stereoscopic Society: Rue Saint-Honoré à Paris, Steroskopie, Los Angeles, The J. Paul Getty Museum.

Als Exempel für die Ladenzeilen, die Konvente errichten ließen, dient an dieser Stelle die Anlage des Konvents der Feuillants in der Rue Saint-Honoré von 1776–1782. Für ihn liegt nicht nur eine Zeichnung des Architekten Jacques-Denis Anto-

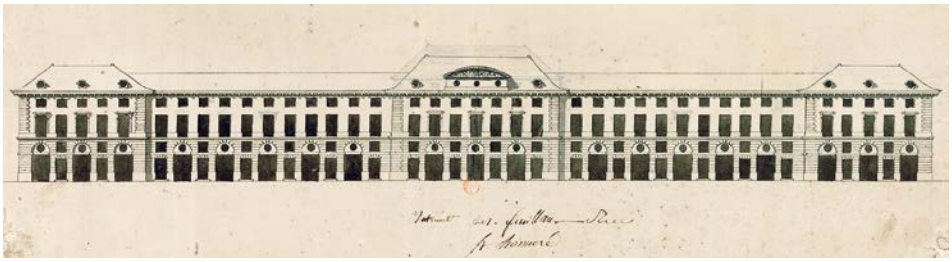
682 1507 eröffnet; am Entwurf war Fra Giovanni Giocondo beteiligt. Ballon 1991, S. 70 mit Abb. 45. Glorieux 2002, S. 54–61.

683 Kap. 4.4.4.

684 Vgl. z. B. die Maison Bonnin, 18–22, rue de la chaussée d'Antin, 1790 (Szambien 1992, S. 54–56).

685 Es sieht danach aus, dass sich Auflagen, die für eine einheitliche Fassadengestaltung sorgen sollten, allein auf die architektonische Struktur, nicht deren Ausstattung aus Schreinerarbeiten richteten (Beispiele bei Harouel 1993, S. 248–253).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



130 Jacques-Denis Antoine: Batiment des feuillans – Rue St. Honoré, Aufriss, lavierte Federzeichnung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

ine für die insgesamt 33 Fensterachsen breite Anlage vor (Abb. 130). Es gibt auch eine Expertise aus dem Kontext des Verkaufs von ehemaligem Kirchen- und Adelsbesitz aus dem Jahr 1790, und überdies sind weite Teile der Fassade zur Straße sowie teilweise auch zum Hof unter den Hausnummern 229 bis 235 erhalten (Abb. 131).[686]

Antoine entwarf eine streng symmetrische Anlage, die in der Vertikalen zweifach Anderthalbgeschosse stapelt und diese durch ein Gesims abtrennt. Das geplante Gebäude besitzt einen Mittelrisalit, der sieben Achsen umfasst und mittels einer Attika und einem segmentbogenförmigen Giebel im Zentrum überhöht ist, sowie fünfachsige Seitenrisalite und Rücklagen, die jeweils elf Achsen aufweisen. Deren Zentrum ist in der Beletage durch eine Verdachung über den Fenstern hervorgehoben, die mit einem Stift in die sonst sorgfältig lavierte Federzeichnung eingetragen sind. Dieselben Fensterverdachungen weisen auch die Risalite im Wechsel mit einfachen in die Wand eingeschnittenen Fenstern auf. Der Bauschmuck ist karg. Die Kanten der Risalite sind rustiziert. Bänderrustika überzieht Erdgeschoss und Mezzanin, in denen sich breitere Arkaden und schmalere rechteckige Öffnungen abwechseln. Glatte Wand unter den Bögen, in die Okuli eingesetzt sind, gibt sich als Füllung der Arkaden zu erkennen und sollte mit den Ladeneinbauten harmonieren.

Die Darstellung als orthogonaler Aufriss ist für Architekturzeichnungen aus dem Planungsprozess typisch, Korrekturen, die mit dem Stift eingetragen sind, betreffen Details und den Mittelrisalit, dessen Attika höher ausfallen könnte. Charakteristisch ist auch, dass die Zeichnung keine Hinweise auf die Nachbarbauten enthält: In der

686 Die Fassaden sind, soweit sie zum Originalbestand gehören, denkmalgeschützt. Vgl. Base Mérimée, PA00085792. Die Zeichnung liegt in Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, RESERVE FOL-VE-53 (D). Vgl. auch Cabestan 2004, Taf. 66, S. 233f. Die im Zuge der Enteignung der Konvente 1790 entstandenen Expertisen sind ediert, vgl. https://wiki.geohistoricaldata.org/Rue _Saint-Honoré_-_Parcelle_n°339bis_(Empire) bis https://wiki.geohistoricaldata.org/Rue _Saint-Honoré_-_Parcelle_n°349_(Empire) [27.12.2024]. Die Transkription der Dokumente stammt von Dominique Waquet. Zur Geschichte der Rue Saint-Honoré vgl. auch Lazare/Lazare 1844–1849, S. 286–288; Hénard 1909.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

dargestellten Form, insbesondere auch mit den Walmdächern an den Seitenrisaliten, könnte der Bau für sich freistehen. Tatsächlich musste er aber in die Häuserzeile der Rue Saint-Honoré eingebunden werden. Rechts (nach Westen) schloss sich das monumentale Portal des Klosters an, das einen Point de Vue für die Place Vendôme bildete; links folgte das Hôtel de Noailles. Es mag sein, dass sich der Entwurf mit der Höhenausdehnung an diesen hochrangigen Bauten orientierte.[687] Denn mit Blick auf etwa zeitgleiche Bauten fällt die Höhenentwicklung in Antoines Entwurf eher bescheiden aus: Schon bevor im Jahr 1784, d. h. nach dem Bau der Feuillants, für Häuser an breiteren Straßen die Bauvorschriften aus dem 17. Jahrhundert gelockert und eine größere Höhe zugelassen wurde, hatten zahlreiche Investoren und Architekten diese Vorschrift durch die Anlage von Attika- und Dachgeschossen oder über Sondergenehmigungen umgangen. Beispielsweise erhielten die Bauten, die nach Plänen von Louis Moreau ab 1770 an der Place du Palais-Royal errichtet wurden, ein weiteres, etwas niedrigeres Vollgeschoss unter dem Kranzgesims, und auch das Mansardendach besaß Fenster und damit Wohnräume. Mit der Gliederung des Erdgeschosses, dem Wechsel von Arkaden und schmalen, rechteckig geöffneten Achsen, können diese Bauten als Vorbild für Antoines Entwurf gelten.[688]



131 Rue St. Honoré, Zustand 2023.

Ausgeführt wurde jedenfalls ein monumentaler Komplex, der mit insgesamt drei Vollgeschossen über den Arkaden und einem in das Kranzgesims integrierten Mezzanin in der Höhe die Nachbarbauten überragte. Deutlicher als im Entwurf wurde der Mittelrisalit im Bauschmuck herausgehoben. Als ein zur Straße und zum Hof ganz aus Haustein errichtetes Gebäude mit reduzierten Bauschmuck dominiert die

687 Da ein Maßstab fehlt, lässt sich nur mutmaßen, ob der Bau die Regeln über die Höhenausdehnung einhielt, die seit 1667 für Paris unverändert galten: Bauten durften nicht mehr als acht toises (ca. 15,60 m) bis zum Kranzgesims erreichen. Vgl. Ordonnance des Trésoriers de France, du 18 août 1667, contenant règlement pour la hauteur des maisons dans la ville & fauxbourgs de Paris, in: Perrot 1782, S. 493–495.

688 Harouel 1993, Abb. 37.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Anlage diesen Abschnitt der Rue Saint-Honoré bis heute im Fernblick – sofern man die Augen von der Attraktion der heutigen Ladeneinbauten lösen kann.

Nachdem die Assemblée Nationale im Juli 1790 die Enteignung der Konvente beschlossen hatte, nahmen im November 1790 Experten aus dem Baugewerbe die Schätzung der Bauten vor, um den Wert zu ermitteln. Die Dokumente erfassen nicht nur den Zustand der Liegenschaften, sondern auch die wandfeste Einrichtung, und sie enthalten die Namen der Mieter und Mieterinnen. Demnach war der linke Seitenrisalit nicht gebaut worden, denn hier stand weiter ein »altes« Haus. Der Gesamtkomplex war in einzelne Häuser mit separatem Hof und Treppenhaus eingeteilt, das von einem Durchgang zum Hof erschlossen wurde. Hier befand sich auch die Loge des Portiers. Stallungen gab es nicht, die Höfe waren mit Einbauten aller Art zugestellt.

Der weit im Westen liegende Abschnitt der Rue Saint-Honoré war, trotz der Nähe zur Place Vendôme, der Versorgung mit Waren des täglichen und regelmäßigen Bedarfs vorbehalten – im Unterschied zu der Zone in der Umgebung des Palais Royal, wo sich der Handel mit Luxuswaren ausgebreitet hatte. Die Läden umfassten jeweils zwei Achsen zur Straße, d. h. eine Arkade und eine Türe, und sie waren regelmäßig durch doppeltürige Portale mit Zugang bzw. Zufahrt zum Hof unterbrochen. Die Händlerinnen und Händler, darunter nur zwei Frauen, hatten das Erdgeschoss und zumeist auch den Mezzanin gemietet, zu dem eine Innentreppe führte. Der Laden war von dem hinten liegenden, nur in wenigen Fällen vom Hof her belichteten Raum durch einen hölzernen, manchmal teilweise verglasten Einbau getrennt. Alle Einbauten im Innenraum gehörten den Mieterinnen und Mietern, im Unterschied zu den Ladenfronten, die ebenfalls aus Holz bestanden und mit »großen« Glasscheiben und Fensterläden versehen waren. Von Ost nach West boten fünfzehn Personen ihre Waren und Dienste an: ein Metallwarenhändler (marchand clincailler), ein Sattler (marchand sellier bourrelier), ein Verkäufer von Lotterielosen (marchand de billets de lotterie), ein Händler mit Tapisserien (marchand tapissier), ein Papierhändler (marchand papier), ein Händler für Männerhosen (marchand culottes), ein Patissier (maître-patissier), ein Weinhändler (marchand de vins), ein Obsthändler (marchand fruitier oranges), eine Lebensmittelhändlerin (marchande épicière), und ein »marchand mercier«, schließlich ein Büchsenmacher (arquebusier), eine Händlerin, deren Beruf nicht genannt wird, und ein Perückenmacher (maître-perruquier), der einen Teil des Ladens an einen Weinhändler (marchand de vins) weitervermietet hatte.[689] Es ist verständlich, dass eine solche Mischung der Sparten zwar typisch und für die Anlieger vermutlich nützlich war, aber in den Guiden und Adressbüchern kaum Beachtung finden konnte.

689 Die meisten Personen können über Adressbücher u. ä. nicht weiterverfolgt werden. Im Fall des »quincaillier« und des »marchand-mercier« sind die deutschen Übersetzungen unscharf, können aber nicht präzisiert werden, da über das Profil des Händlers nichts bekannt ist.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



132 Supplice de Gobel, Evêque de Paris, Hebert, Vinvent, Chaumette, etc., Radierung, Paris, Musée Carnavalet.

Das große Miets- und Geschäftshaus der Feuillants repräsentiert eine Zwischenstufe bei der Modernisierung der dem Handel gewidmeten Straßen und ihrer Bauten. Alle Geschäfte hatten Schaufenster, die mit Fensterläden geschlossen werden konnten. Diese außen angebrachten Läden waren vermutlich faltbar (»contrevent brisé«), brauchten aber dennoch Platz, so dass in Kombination mit den rustizierten Stützen der Arkaden kein ununterbrochenes Band von Schaufenstern entstand. Jedes Geschäft stand für sich.

Das trifft auch auf die etwas ältere Stufe an Geschäftshäusern in der Rue Saint-Honoré zu, wie sie 1794 durch eine Radierung aus den *Tableaux historiques de la Révolution française* als Schauplatz für den Transport von Verurteilten zur Guillotine gezeigt wird (Abb. 132).

Die Bilder von Duplessis-Bertaux sind für ihre topografische Genauigkeit bekannt, die die Wahrhaftigkeit der historischen Szene bestätigt.[690] Der Zug mit den Gefan-

690 Vgl. u. a. Hould 2001, S. 70–82; Hattendorff 2016, S. 75f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

genen passiert gerade den Zugang zum Jakobinerclub, dem ehemaligen Kloster der Dominikaner, dessen Tor von etlichen Bewaffneten bewacht wird. Wir blicken auf die Nordseite der Straße. Die Sonne steht zu dieser Morgenstunde tief im Osten und die Häuserzeile liegt noch im Schatten, und trotzdem sind an vielen Fenstern die Markisen heruntergelassen. Dieser Abschnitt der Straße, die das Blatt zu sehen gibt, weist Häuser unterschiedlicher Breite und Höhe auf. Das Portal zu den Jacobins wird rechts (im Osten) von einem fünfstöckigen Haus, links (im Westen) von einem nur zweistöckigen Haus gerahmt.[691] In der Mehrzahl besitzen die Gebäude drei Vollgeschosse, allerdings mit verschiedenen Höhen, so dass die Gesimse verspringen. Die Häuser stehen mit der Traufe zur Straße; zwei schmale sind sogar giebelständig. Alle weisen Ladengeschäfte auf, auch das mit fünf Achsen und vier Vollgeschossen breiteste Gebäude mit zentraler Kutschendurchfahrt (»porte cochère«), das Hôtel de Brienne/Petit Hôtel de Noailles.[692] Alle Geschäfte verfügen hier über Vordächer (»auvents«), einige auch über Rollläden.[693] Vordächer waren dazu da, die Warenauslagen der offenen Läden vor Regen zu schützen. Die Mehrzahl der Läden in diesem Abschnitt der Straße bot also die Waren noch offen, ohne verglastes Schaufenster, dar; dies wird durch die zahlreichen Personen, die aus den offenen Läden heraus dem Zug der Verurteilten und deren Bewacher beiwohnen, bestätigt. Schon 1769 hatte Pierre Patte die Abschaffung der Vordächer vorgeschlagen und in Kenntnis der Londoner Ladengeschäfte »des chassis à verres et des coulisses« empfohlen. Nicht nur aus praktischen, sondern auch aus ästhetischen Gründen störte er sich an den Vordächern:

691 Die Häuser rechts und links vom Portal waren Eigentum des Konvents. 1790 war rechts vom Portal der Laden an einen »marchand-papier«, einen »marchand bonnetier« und einen »parfumeur et autres« vermietet. Schaufenster mit Glas werden nicht registriert. Das vierachsige Gebäude links vom Portal (Nr. 334) ist erhalten, alle anderen Bauten wurden ersetzt bzw. für den Zugang zum Marché Saint-Honoré an der Stelle des ehemaligen Konvents abgerissen (rechts vom Portal: Description et estimation de la maison n° 303 à 307 (type Kreenfeldt-Royal) Rue Saint-Honoré à Paris ci-devant propriété de la congrégation des Jacobins propriété du domaine national (1790), Archives Nationales, Q2/120/31, Comité d'aliénation des biens nationaux, MM. Piron et Jonquet, Rapport d'expertise, Maison n°303, 304, 305, 306, 307 (Royal), rue Saint-Honoré, Paris, 20 août 1790; links vom Portal: Description et estimation de la maison n° 310, 311, 312 (type Kreenfeldt-Royal) Rue Saint-Honoré à Paris ci-devant propriété de la congrégation des Jacobins propriété du domaine national (1790) Archives Nationales, Q2/120/31, Comité d'aliénation des biens nationaux, MM. Pinon et Jonquet, Rapport d'expertise, Maison cour des Jacobins, rue Saint-Honoré, Paris, 8 septembre 1790, Transkriptionen von Dominique Wacquet). Die Mieter der Läden links vom Portal sind nicht erwähnt. Vgl. https://wiki.geohistorcaldata.org/Rue _Saint-Honoré_-_Parcelle_n°332_(Empire) [27.12.2024].

692 Das Gebäude ist in veränderter Form erhalten (vgl. Base Mérimée, PA 00085953), zu den Besitzerwechseln vgl. https://wiki.geohistoricaldata.org/Rue_Saint-Honoré_-_Parcelle_n° 334_(Empire) [27.12.2024].

693 Zu den Regelungen bezüglich der »auvents« vgl. Perrot 1782, S. 22–24.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> On ne peut disconvenir que leur effet ne soit plus choquant, et ne fasse une sorte d'injure aux yeux. Si les rues de la plûpart des Villes étoient mieux allignées, leur défectuosité seroit encore plus sensible. Ils défigurent les maisons par leur saillie, ôtent le jour des boutiques, et offusquent la vûe des croisées des premiers étages.[694]

Die Individualität der einzelnen Häuser und der Läden, die noch klarer als im Gebäude der Feuillants voneinander separiert waren, ließ in diesem Abschnitt der Straße keine durchgehende Ladenzeile entstehen.

5.2.2 Luxusläden

> The Shops at Paris are the poorest gloomy Dungeons you can possibly conceive, however rich their Contents may be: as the Brillancy & Shew of ours in London make one of its cheif [sic] Beauties & Ornaments, so the dead Gloom of the City of Paris is nothing beholden to its Tradesmen in shewing their Goods to the best Advantage.[695]

William Cole, der zusammen mit Horace Walpole 1765 nach Paris reiste, traf vielleicht einen Moment in der Entwicklung der Ladengeschäfte an, in dem Ladeneinrichtung und Warenpräsentation noch nicht diejenige Aufmerksamkeit der Händlerinnen und Händler des Luxussektors erhielten, die die Touristen von London gewohnt waren. Cole und Walpole mögen hier auch als Beleg dafür dienen, dass »Shopping« bei Herren und Damen der Oberschicht gleichermaßen ein neues Freizeitvergnügen darstellte. Die beiden Engländer, »after taking an airing about the place Louis XV«, suchten zwei »marchands merciers« auf, Madame Dulac und Simon-Philippe Poirier.[696] Sie kauften dort emaillierte Schaugefäße sowie Sèvres-Porzellane ein.[697] Augen hatten sie für die Waren und für die Verkäuferin, Madame Dulac, die zum moralisierenden Missfallen Coles jeden Mann aus der Menge an Kunden zur Zahlung des gewünschten Preises überzeugen konnte:

---

694 Patte 1769, S. 23, Anm. a.

695 Cole 1931, S. 50; zu Cole vgl. The Oxford dictionary of national biography, 2004, John D. Pickles, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/5863 [16.12.2024].

696 Zu Poirier vgl. den Eintrag in der Datenbank des Institut national d'histoire de l'art, Paris, https://agorha.inha.fr/ark:/54721/6c7bd04d-3ca3-4882-a16d-8b3df402ffbd [18.12.2024].

697 Cole 1765/1931, S. 244f. Die Geschäftskarte von Jean Dulac, ursprünglich »marchand gantier-parfumeur et bijoutier rue Saint Honoré près de l'Oratoire à la tête d'or« von 1773 verzeichnet das folgende Sortiment: »Dulac, Rue St. Honoré, près les Prêtres de l'Oratoire, à la Tête d'or: A Paris / Tient Magasin de Tableaux, estampes, Têtes en Pastel, Bordures, Pieds de Table. Entreprend la Peinture et Dorure, pour les Bâtimens et meubles. Il tient aussi Magasin de Verre de Bohême, et fait des Envois dans les Provinces.« Die Radierung stammt von Stephano Süperchy (Waddesdon Manor, Trade Cards, Inv. Nr. 3686.1.101.208). Bei der genannten Madame Dulac handelte es sich um die zweite Ehefrau (Heirat 1743), der Vorname ließ sich nicht ermitteln.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> for both of her person, thow drawing towards fourty, as well I could judge, voice and manner, were so engaging, that it was almost next to impossible to refuse her what she asked for them or to go away without purchasing something both to remember where you bought it, as well as the manufacture itself.[698]

In umgekehrter Rollenverteilung dienten junge Verkäufer bei den Londoner »drapers« dazu, die Kundinnen zum Kauf zu gewinnen.

Charakteristisch ist, dass Cole und Walpole wie alle Reisenden bis zum Ende des Ancien Régime keine Beobachtungen zu den Ladenfronten mitteilen, wohl aber sich von den Waren und den Verkaufstechniken animieren lassen. Als Sophie von La Roche 1785 Paris besuchte und Eindrücke dieser Reise veröffentlichte, gehörte dazu eine Bemerkung über den Schmutz der Straßen, von denen die nun mit Schaufenstern versehenen Läden mit der Beleuchtung der Waren abstachen. Auch La Roche fiel auf, dass in Paris Frauen den Verkauf in den Läden besorgten: »die artigen Krämerinnen [seien] auf das vortheilhafteste gestellt und geputzt«.[699] Der in Tagebuchform gehaltene Reisebericht enthält auch eine ausführliche Passage über den Aufenthalt im Laden des Goldschmieds Pierre-François Rigal, und offenbar war es möglich, Informationen einzuholen, ohne dass damit Kaufabsichten verbunden waren.

> Allerliebst ist das Talent der Kaufmannsfrauen, alles anzupreisen, denn man sieht beynah keinen Mann in den Boutiquen. Madame Rigal wußte recht schön zu sagen, wie alles gestellt seyn müßte, um Harmonie auf der Tafel zu verursachen.[700]

Im Unterschied zu Cole und Walpole referiert La Roche die Rolle der Kaufmannsfrauen sachlich, und genauso sachlich und informativ ist ihr Umgang mit den Waren. Sie informiert sich und ihre Leserinnen über den Gebrauch des außerordentlich vielfältigen Tafelgeräts – es folgt eine Aufzählung einer Unmenge an Formen und

698 Cole 1765/1931, S. 233f. Vgl. zu diesen Passagen Sargentson 1996, S. 131–135.

699 La Roche 1787, S. 37. Vgl. zu diesem Text hier nur Becker-Cantarino 2008, S. 170–175.

700 La Roche 1787, S. 94. Pierre-François Rigal (Meister 1770, orfèvre de Monsieur, frère du roi, verstorben 1790), der Laden befand sich am Quai des Orfêvres, à la Tête Noire, 1772 war Rigal von der Ecke des Quai »5 boutiques plus bas« umgezogen (Annonces, affiches et avis divers, 22.10.1772, S. 885). Eine Geschäftskarte von 1777 ist in Waddesdon Manor erhalten (gestochen von J. Paget, Inv. Nr. 3686.1.67.127), im Almanach du Commerce, Ausgabe 1798, S. 243, wird die Citoyenne Rigal als Inhaberin genannt (6, Quai des Orfêvres). Madame Rigal sollte von ihren Kolleginnen (Députation des Femmes Artistes) dazu gewählt werden, am 20. September 1789 einen »Don« in der Nationalversammlung zu machen und die Ansprache dazu zu halten (Discours prononcé par Mme Rigal, dans une assemblée de femmes artistes et orfèvres, tenue le 20 septembre, pour délibérer sur une contribution volontaire, 1789). Vgl. Janes, Nathalie: Le don patriotique des femmes sous la Révolution, in: Histoire par l'image [URL : https://histoire-image.org/etudes/don-patriotique-femmes-revolution, 18.12.2024].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Objekten. Aber sie hat auch einen aufmerksamen Blick für die Fertigkeiten der Straßenhändlerinnen, die sich an den Schaufenstern über die aktuelle Mode informieren und die aus der Aristokratie abgelegten Textilien und Reste von Geschirr aus dem Abfall wiederaufbereiten und verkaufen. La Roche interessiert sich also für die Waren und – darin ist sie eine Ausnahme – für die Praxis der verschiedenen ökonomischen Niveaus vom Luxus bis zum Lumpen. Details der Architekturen sind nicht ihr Thema.

Männer und Frauen aus dem Ausland stimmen im Fokus ihrer Interessen in einem Punkt überein: Sie beschreiben oder listen die Waren, bemerken manchmal Eigenheiten der Interieurs der Geschäfte. Vor allem in Kenntnis der Londoner Geschäftswelt sind die Ladenfronten von geringem Interesse. So fasziniert am Geschäft der Rose Bertin, der Modistin der Königin, der Innenraum, in dem zahlreiche Näherinnen unter der Anleitung der Modistin arbeiten.[701] Über die Fassade des *Petit Dunkerque*, in dem Charles-Raymond Grancher (Granchez) Accessoires aller Art vertrieb, verlieren die Kunden und Kundinnen kein Wort, doch auch das Ladeninnere wird nur knapp mit seinem Gesamteindruck angerissen. Umso mehr werden die große Zahl an Kunden und Kundinnen und der Erfindungsreichtum der Objekte geschildert.[702] Während die Baronne d'Oberkirch, Reisebegleiterin der Comtesse du Nord, der Gemahlin des russischen Thronfolgers, sich mehrere Stunden im Laden aufhält, die Prinzipien des Geschäfts richtig schildert und am Schluss nur ein »joujou à la mode« erwirbt, moralisiert Louis-Sébastien Mercier über die Freude am Luxus von wertlosen und überflüssigen Dingen, in denen der Preis der Erfindung den der Materialien übersteige:

> De nombreux tiroirs sont remplis de mille bagatelles, où le génie de la frivolité a épuisé ses formes & ses contours. Le prix de la façon vaut dix fois le prix de la matiere. L'or a pris toutes les couleurs; le crystal, l'émail, l'acier, sont des miroirs taillés à facettes, & les enfantillages de l'industrie délicate sont là sur leur trône. Un homme descend de voiture, entre dans la boutique du bijoutier, & achete des breloques à un tel prix que la moitié auroit suffi pour faire subsister pendant une semaine entiere plusieurs familles nécessiteuses.[703]

Die Ladeneinrichtung war sehenswert und steigerte die Botschaften, die die Objekte aussandten: Mahagoni, teilweise vergoldet, für die Schubladenschränke (wohl Vitrinen), eine große Zahl an Spiegeln an der Decke und an den Wänden; fünf Greifen als Träger von Lampen, dazu 12 mit Zinn beschichtete Glaskugeln, verteilten das

701 Oberkirch 1883, Bd. 1, S. 180f., 17.05.1782, Bd. 2, S. 52f., 25.05.1784; La Roche 1787, S. 124–126; Ladenzeichen war »Le Grand Mogul«.

702 Oberkirch 1883, Bd. 1, S. 225, 28.05.1782. Zu den Geschäftspraktiken vgl. vor allem Sargentson 1996, S. 119–127.

703 Mercier 1783, Bd. 7, Nr. 555, S. 81–86.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Licht.[704] Denn das Geschäft zeigte sich von seiner baulichen Struktur her als ebenso ungünstig für die Präsentation von Waren wie alle Läden auf den historischen Parzellen im Zentrum von Paris (Abb. 133).

Das Gebäude, das direkt gegenüber der Mündung des Pont Neuf auf den Quai Conti lag, so dass der Laden gut sichtbar war, wies im Erdgeschoss die üblichen Blendarkaden auf. Rechts davon führte ein Gang zum Hof. Die Forschung bildet immer wieder die Fotografien ab, die Eugène Atget um 1900 anfertigte, als sich im Laden in der rechten Arkade ein Marchand de vin befand. Die Aufnahmen zeigen das Ladenzeichen des *Petit Dunkerque*, ein hochseetüchtiges Segelschiff aus bemaltem Blech, in situ.[705] Darunter sind die Tür und die Fenster zu dem Laden in der rechten Arkade vergittert. Bei näherem Hinsehen lassen sich in der Rahmung des Gitters Ranken aus Weinreben erkennen: Ein Nachfolger des *Petit Dunkerque*, ein Marchand de Vin, ließ sein Geschäft vergittern, wie es in Bäckereien und Weinläden und -ausschänken, üblich war.[706] Vom *Petit Dunkerque* war also schon vor dem Abriss des Hauses und der Verbreiterung der Rue Dauphine fast nichts übrig.



133 Union Photographique Française: Petit Dunkerque, Maison Quai Conti, Fotografie, Musée Carnavalet.

So können beim gegenwärtigen Kenntnisstand nur zwei Exempel für die Ladenfronten des Ancien Régime stehen. Sie sind ungefähr gleichzeitig am Ende der 1770er Jahre entstanden. 1779 ließ der Weinhändler François Faudon von dem Schreiner Étienne Séjournant eine Ladenfront erstellen, die vor das erneuerte Haus *A la couronne d'or* an der Mündung des Pont Marie auf den Quai de Bourbon platziert wurde. Fotografien aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zeigen die weitgehend erhaltene, wenn auch ramponierte Schaufront in situ; 1920 wur-

704 Carolyn Sargentson hat das Nachlassinventar von Marie Margueritte Leveque (1784) ausgewertet (Sargentson 1996, S. 122f.).

705 Heute in Paris, Musée Carnavalet, Inv. Nr. EN87.

706 Carbonnier 2016, S, 164f., dies erfolgte, damit im Fall von Unruhen diese Läden gesichert und nicht geplündert werden konnten.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



134 Eugène Atget: Ladenfront À la couronne d'or, 3 quai Bourbon, Zustand 1900, Fotografie, Paris, Musée Carnevalet.

den die demontierten Teile für das New Yorker Metropolitan Museum erworben und umfassend restauriert (Abb. 134).[707]

Die Schreinerarbeiten verkleideten das gesamte Erdgeschoss des nur zweiachsigen Hauses. Die ursprünglich farbig gefassten Teile zeigen korinthische Pilaster, die die Eingangstür des Hauses links vom Laden abtrennen und den Laden mit der mittig angebrachten Türe rahmen. Große Schreiben bilden die Schaufenster, auch die Türe des Ladens ist verglast. Die Entwurfszeichnung Séjournants zeigt etliche Appliken auf den Scheiben des Ladens und der Türe, offenbar wurden nur die Girlanden in der oberen Zone ausgeführt.[708]

707 Metropolitan Museum of Art, New York. Die Maße betragen 3,98 x 7,63 m; die Datierungen weichen in verschiedenen Publikationen des Museums leicht ab. Étienne Séjournant wurde 1772 Meister. Vgl. Kisluk-Grosheide/Munger 2010, Nr. 7, S. 38f.

708 Die Zeichnung liegt in Paris, Archives nationales, Z1j 1045 (Carbonnier 2006, S. 356, Abb. 99; Kisluk-Grosheide/Munger 2010, Abb. 36).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



135 Tuboeuf (Zeichner): Magasin nouveau rue de l'arbre Sec à côté de la Fontaine, Waddesdon Manor.

Faudon annonciert 1781 ein Haus »occupée par un Limonadier« bzw. eine »maison d'un café« zum Verkauf.[709] Demnach war die Ladenfront zunächst für ein Café vorgesehen. Unklar ist, wie die Schaufenster während der Schließung des Cafés gesichert werden konnten. Spuren von Klappläden sind offenbar nicht gefunden worden, auf den Fotografien, die die Nutzung als Épicerie dokumentieren, sind Reste von Jalousien und einer Markise zu sehen.

Möglicherweise bildeten derartig aufwendige Ladenfronten noch die Ausnahme in Paris. Händler und Kunden, Händlerinnen und Kundinnen sowie Betreiber der Cafés und Restaurants waren jedenfalls auf die Waren und die Inneneinrichtungen fokussiert. So zeigen auch die überlieferten Geschäftskarten aus Paris durchgehend Interpretationen der Namen, die die Geschäfte auch am Laden mit Schildern oder Aufschriften führten, oder ein Spektrum an Waren. Das unterscheidet die Pariser Verfahren in den Jahren um 1800 von denjenigen Londons. Es gibt allerdings eine Ausnahme. Sie betrifft das »Nouveau Magasin Anglais« des Bijoutier Raviet in der Rue de l'arbre sec, unmittelbar an der Kreuzung mit der Rue Saint-Honoré (Abb. 135).[710]

709 Annonces, affiches et avis divers, 10.02.1781, S. 322, und 30.03.1781, S. 751. Faudon hatte erstmals als Inhaber eines Weinladens in der Rue Regratier annonciert (ebenda, 28.05.1778). Er starb 1787. Sein Sohn Claude François ist als »marchand de vin (en gros) von 1797 bis 1808 am benachbarten Quai de l'Union (= Quai d'Anjou) vertreten (Almanach du Commerce, Bde. 1797–1806). Vgl. dazu die über https://www.famillesparisiennes.org/patro/fau.html [18.12.2024] erschlossenen Dokumente.

710 Die Geschäftskarte ist in Waddesdon Manor erhalten (Inv. Nr. 3686.2.44.109). Vgl. Phillippa Plock 2008, https://waddesdon.org.uk/the-collection/item/?id=15210, 19.12.2024]. Über den Zeichner Tubœuf ist weiter nichts bekannt, der Stecher Gerard René Le Villain (ca. 1740–1836) dagegen ist gut dokumentiert. Raviet belieferte von dieser Adresse aus 1777/1778 die Familie des Duc de Coigny (Coquery 1998, S. 375). In den einschlägigen Adressbüchern kommt er jedoch nicht vor. Sargentson 1996, S. 113–142 widmet ein Kapitel den Angeboten englischer Waren durch in Paris ansässige Händlerinnen und Händler.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Nur der an der Straßenecke vorspringende Brunnen hätte es möglicherweise zugelassen, dass Raviet in Londoner Manier vor der Hausfassade eine Front aus vier toskanischen Säulen zeigt. Vermutlich stellt das Bild eine Situation dar, die Raviet sich wünschte oder seinen Kunden suggerieren wollte: Der Vorhang geht auf, und eine Kutsche fährt auf dem sauberen Pflaster der Straße auf den Laden zu; ein Läufer eilt voraus. Ein Müßiggänger betrachtet, gestützt auf einen der massiven Poller an der Fontaine du Trahoir, die Szene. Englische Waren erfreuten sich um 1780 großer Beliebtheit, und das Blatt zeigt, wie genau man in Paris die Entwicklung der Londoner Ladenfronten beobachtete.

5.2.3 Die Individualität der Händlerinnen und Händler. Vom Empire bis in die Julimonarchie

Die Revolution und die ihr folgenden Kriege waren für Investitionen im Handel nicht günstig. Immerhin brachte der Friede von Amiens 1802 wieder Touristen in die Stadt, und bereits vor der Kaiserkrönung Napoleons im Dezember 1804 begannen die Händler, ihre Läden neu auszustatten, und zwar im neuen, maßgeblich vom Hof ausgehenden Stil des Empire. Die Pariser Ladenfronten holten damit im Aufwand die Konkurrenz in London nicht nur ein, es gab nun auch eine unverkennbare Pariser »Marke«, die die Pariser Händler von der britischen Konkurrenz unterschied. Zum Maßstab für einen ökonomisch und ästhetisch erfolgreichen Laden waren seit einigen Jahren diejenigen in den Galerien des Palais Royal geworden, ebenso die Passagen, in denen sich lange Ladenzeilen mit Läden auf kleiner Grundfläche bildeten. Dort bot sich mit einheitlichen Ladenfronten und Außenbeleuchtung ein »Bild«, das Kundschaft anlocken sollte. Das im Grunde alte Konzept der vom Investor vermieteten Läden war dort auch wegen der Fokussierung auf Waren des Luxus und den sogenannten »populuxe« so erfolgreich etabliert, dass es die Revolution relativ unbeeinträchtigt überstand. Im Unterschied zu diesen Einrichtungen erfasst die Erneuerung der Ladenfronten an den Straßen alle Branchen, so auch den Verkauf von Lebensmitteln. Da an den Straßen jedoch in vielen Fällen nicht die Hausbesitzer, sondern die Ladeninhaber aktiv wurden, blieb die Neigung zu individuellen Lösungen erhalten. Denn der Laden musste und konnte sich von der Konkurrenz absetzen und eine eigene Marke ausbilden.

Einer der ersten Unternehmer, die sich an den neuen Formen des Empire orientierten, war Jean-Louis Lescot, der seit 1795 eine *Pharmacie* in der Rue de Gramont betrieb. 1804 legte er sich eine neue Ladenfront zu (Abb. 136). Sie wird im *Journal des Spectacles* als »chef d'œuvre« gewürdigt, aber sogleich wegen des Aufwandes und der Ikonografie kritisiert: Der Inhaber der Apotheke habe nicht alle drei Reiche, aus denen die Heilmittel stammten, die Mineralien, die Pflanzen und die Tiere,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



136 Catala frères: Fassade der Pharmazie Lescot in der Rue de Gramont, Aufnahme Dez. 1913, Paris, Musée Carnavalet.

gleichermaßen gewürdigt.[711] Die etwa sechs Meter breite Ladenfront aus Holz mit Appliken aus Stuck und einem Anstrich, der einen gelb-grünen Buntmarmor vortäuscht, war den beiden linken (nördlichen) Achsen des Wohn- und Geschäftshauses vorgeblendet.[712] Weiterhin negierten also die Ladenfronten die Axialität der Architekturen. Neu war, dass sie sich selbst als Architekturen verstanden. So wird die Kombination aus doppelflügeliger Türe im Zentrum und großen Fenstern mit 6 quadratischen Scheiben von einem großen Segmentbogen überfangen, der auf breiten Pilastern mit Palmettenkapitell aufsitzt. Diese Pilaster lösen nicht nur das Problem, die begrenzenden Mauern zu überdecken und sie vollständig zu verkleiden, sofern die Nachbarn dies akzeptierten. Sie bieten auch Platz für weiteren Dekor, im Fall der Apotheke für Jardinières, in deren Schalen Pflanzen und Früchte erscheinen. Die

711 Le Courrier des Spectacles, 03.10.1804.

712 Das Haus aus dem letzten Drittel des 18. Jahrhunderts ist erhalten, die Porte cochère liegt nicht im Zentrum, da die Südhälfte des Gebäudes um eine Achse breiter ist. Erdgeschoss und Mezzanin scheinen in der Substanz während der jüngsten Renovierung vollständig erneuert. Vgl. Base Mérimée, PA00086056.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



137 Jean-Marie Mixelle: Boutique de Mr. Lescot Pharmacien. Rue de Grammont, kolorierte Radierung, Paris, Musée Carnavalet.

Pharmacie Lescot zeigt zudem, dass die *Collection des Maisons de Commerce les mieux Décorés* möglicherweise in vielen Fällen den tatsächlich errichteten Zustand der Ladenfronten nicht korrekt abbildet (Abb. 137).[713]

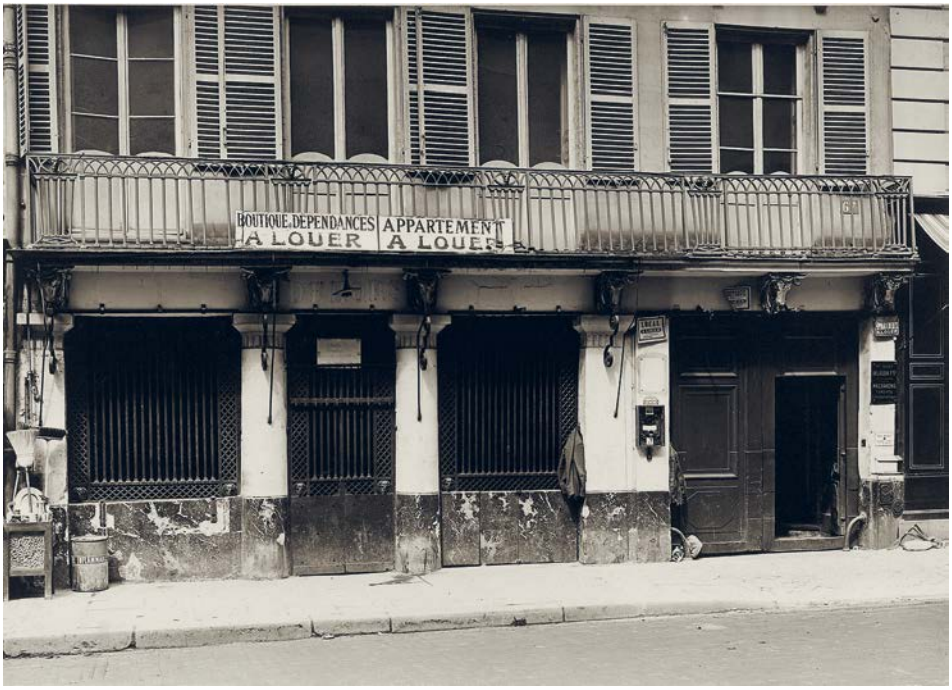
In der Rue de Gramont betrifft dies die Türe, die breiter ausgebaut wurde und daher nur von einfachen Pilastern eingefasst wurde, den Dekor auf den Pilastern und die Lüftungsgitter im Sockel. Auch die Kolorierung der Edition, die von Hand in die Radierungen eingetragen wurde, muss nicht die tatsächliche Farbigkeit wiedergeben. Die Sammlung zeigt aber, dass sich die Aktivitäten im Einzelhandel, mit neuen Ladenfronten im aktuellen Stil aufzuwarten, auf viele Branchen ausdehnten. Das fand nicht unbedingt Zustimmung in der Presse. Der Luxus, der mit den Ladenfronten getrieben werde, könne zwar mit London wetteifern:

> Dans la rue Vivienne et dans celle Richelieu se trouvent, non des boutiques (ce nom est devenu impropre), mais des magasins, des *Ware-House*, qui le disputent maintenant à ce que Londres possède de plus curieux dans ce genre.[714]

713 Die Serie erschien von 1806 bis 1828, u. a. bei Pierre Antoine Leboux La Mésangère und Jean-Marie Mixelle, der von Anfang auch als Stecher mitwirkte. Sie enthält auch Bilder von Interieurs, der Titel wurde entsprechend abgeändert.

714 Le Courrier des Spectacles, 03.10.1804.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



138 Eugène Gossin: Metzgerei, 67, rue de Turenne, Fotografie Mai 1914, Paris, Musée Carnavalet.

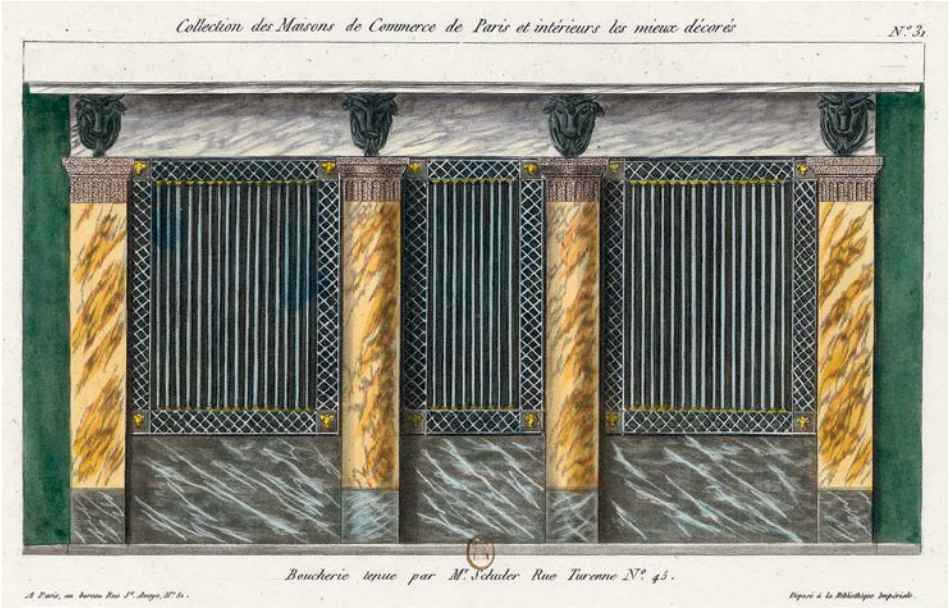
Aber der schöne Schein bringe manchen Inhaber dem Ruin nahe, sei unsolide, und letztlich müssten die Konsumenten durch höhere Preise der Waren für die Kosten aufkommen.[715]

> On ne peut se promener dans les rues de la capitale, sans être frappé des monumens multipliés d'un luxe stérile et ruineux qui s'étend du petit au grand dans la classe des marchands. On perd plus d'argent à décorer l'extérieur d'une boutique qu'on n'en emploie à meubler l'intérieur. L'or est prodigué sur les enseignes; et celle du *Grand Turc*, qui jadis émerveilla tout Paris, n'est plus aujourd'hui comparable aux arabesques qui ornent le *magasin* d'un cordonnier ou la *fabrique* d'un marchand de vin.[716]

715 Journal de Paris, 08.12.1807, 14.12.1813. Weitere Kritik am Luxus der Ladenfronten auch im Journal de l'Empire (16.01.1812).

716 Le Courrier des Spectacles, 05.07.1807. Unter dem Zeichen des Grand Turc vertrieben Le Normand und Compagnie in der Rue Saint Honoré (Ecke zur Rue des Frondeurs, gegenüber der Rue de l'Echelle) Seidenstoffe und Möbel (Geschäftskarten aus verschiedenen Jahren in Paris, Archives nationales, T//391, T//970/2, T//1124 sowie in Waddesdon Manor, Inv. Nr. 3686.2.39.98, vgl. Sargentson 1996, S. 102; Coquery 1998, S. 77, 88f., 92, 99, 105, 129, 154, 164, 176, 297, 394). Le Normand hatte seine Ladenfront 1805 erneuert (Le Courrier des Spectacles, 10.07.1805).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



139 Boucherie tenue par Mr. Schuler, Rue de Turenne No. 45, kolorierte Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

Als ein Beispiel für das Nebeneinander von einer offenen Präsentation der Waren, die es den Passanten erlaubte, diese mit allen Sinnen zu erfassen, und einer geschlossenen Präsentation, die nach Betrachtung im Schaufenster die sinnliche Prüfung der Qualitäten über den Augenschein hinaus in das Innere des Ladens verlegte, mögen hier die Metzgereien dienen. Zwei dieser Läden sind in der *Collection des Maisons de Commerce* vertreten, von einem, dem Laden des M. Schuler in der Rue de Turenne, sind zudem Reste erhalten (Abb. 138–139).[717]

Im Ancien Régime war es nicht gelungen, die Schlachtereien an die Stadtgrenzen zu verlegen, so dass die Metzgereien in der Stadt nur noch der Zerlegung und dem Verkauf hätten dienen sollen. Nicht nur der Viehtrieb in die Stadt, der die Straßen verschmutzte und verstopfte, sondern auch der Abfall und der Gestank von Blut und Exkrementen waren ein hygienisches Hindernis bei der Modernisierung der Stadt. Erst ab 1810 wurden Schlachthäuser an den Stadtgrenzen errichtet. Die Geschäfte der Metzger in der Stadt wurden jedoch bereits seit 1802 neu geregelt. Es wurde nicht nur verboten, Fleisch offen auszulegen, auch eine gute Belüftung des Ladens

717 Collection 1806–1828 (wie Anm. 713), Blatt 2 (Danlos, Rue du Faubourg Saint-Denis) und Blatt 31 (Schuler). Das Haus in der Rue du Faubourg Saint-Denis ist nicht erhalten und auch nicht weiter dokumentiert.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

wurde vorgeschrieben.[718] Der Rang des Gewerbes, das über ein beträchtliches Selbstbewusstsein verfügte, und die neuen Regeln werden zu einem Ladenumbau geführt haben. Das Haus in 67, Rue de Turenne dürfte nur wenig älter als der Ladeneinbau sein, vielleicht gehören die beiden Säulen und die Pfeiler im Erdgeschoss, die für den Laden mit einem Blattkranz als Kapitell dekoriert wurden, zum Entwurf des unbekannten Architekten.[719] Allerdings stehen die Säulen nicht in der vertikalen Achse der Fenster, sondern sind zum Zentrum hin etwas enger gestellt, so dass sie einen etwas schmaleren Zugang zum Geschäft und breitere Öffnungen für die »Schaufenster« lassen. Die Durchfahrt zum Hof befindet sich rechts neben dem Laden. Über einem Sockel, vermutlich aus Blech, in welchen gemäß den Vorschriften Lüftungsöffnungen eingelassen waren, wurden Stabgitter montiert. Mit dem umlaufenden Fries aus Widderköpfen wurde der Zweck des Ladens angezeigt. Diesen Hinweis übernahmen indessen vor allem die plastischen Ochsenköpfe, die über den Stützen montiert waren und als Konsolen für den vor der Beletage durchlaufenden Balkon dienten. Eine vor die gesamte Fassade, auch vor die Durchfahrt, montierte Stange mit Haken diente der Metzgerei dazu, Fleisch offen auszuhängen. Dies war weiterhin erlaubt.

Die Kolorierung der Grafik suggeriert einen hohen Materialaufwand: mindestens vier verschiedene Steinsorten, darunter ein Rotmarmor für die Kapitelle, Vergoldung für die Widderköpfe sowie für die Enden der Stäbe an den Gittern und eine bronzefarbene Fassung für die Ochsenköpfe. Schuler konnte also mit den Geschäften der Luxuswaren in ästhetischer Hinsicht mithalten; ob die Ladenfront oder die davor aushängende Ware die verkaufsfördernde Attraktion darstellte, lässt sich nicht entscheiden.

Die Pariser Ladengeschäfte mit Publikumsverkehr oder zumindest die Produktionsstätten dehnten sich vom Erdgeschoss in die oberen Etagen aus. Zunehmend zeigte sich dies auch an den Fassaden der Geschäftshäuser. Dabei sind verschiedene Etappen zu beobachten, nach denen es endlich gelang, die Regeln der Architektur hinsichtlich Solidität und Angemessenheit mit den Bedürfnissen der Hauseigentümer oder -mieter nach Funktionalität und Sichtbarkeit zusammenzuführen. Das Augenmerk liegt daher an dieser Stelle auf den Architekturen und auf den Medien, mit denen die Inhaber der Geschäfte sich an die Kundschaft wendeten. An den Anfang sei der Laden des Gold- und Silberschmiedes Odiot in der Rue de l'Évêque gestellt. Wie schon im 18. Jahrhundert wurde die Ladenfront auf die Fassade des Hauses appliziert, nun allerdings einheitlich mit dem ersten Stock zusammen, wo in den Fenstern die Silberwaren ausgestellt waren.[720] Aspekte der Sicherheit vor einem Einbruch mögen hier eine Rolle gespielt haben. Allerdings wundert sich Mercier über

718 Abad 1998; Watts 2006, bes. S. 63–84 zu den Regelungen und Widerständen.

719 Vgl. Base Mérimée, PA00086103.

720 Die Straße besteht nicht mehr. Das Gebäude ist zu sehen auf einer Vedute von Étienne Bouhot von

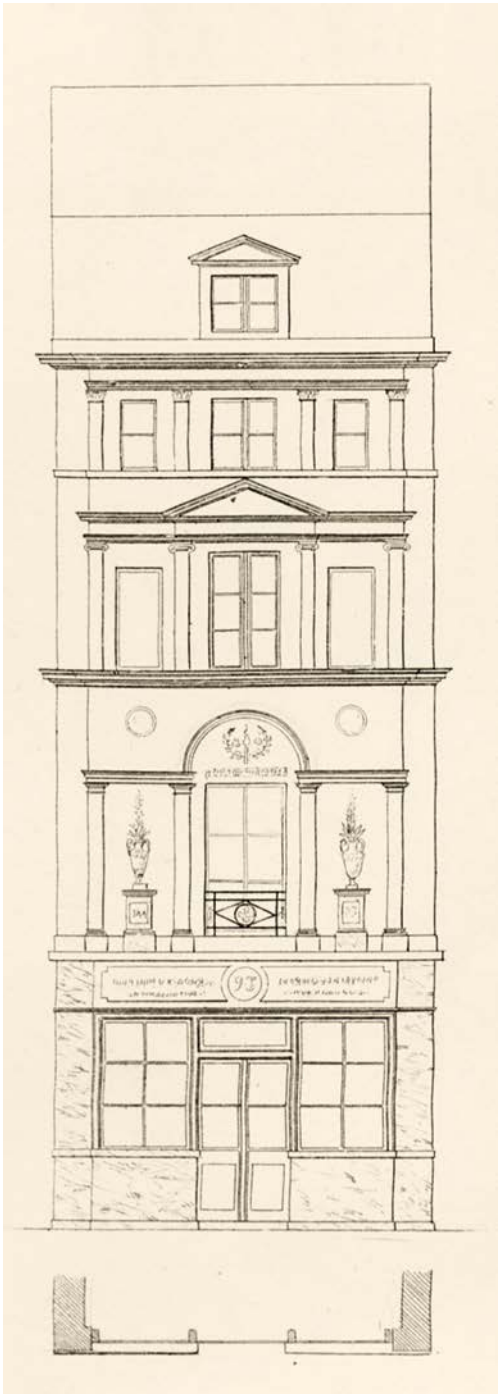
Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

das Phänomen, dass sich an das Glas der Schaufenster niemand herantraue:

> Ce qui frappe surtout la vue, ce sont les orfèvres qui à travers leurs carreaux étalent des richesses où le goût l'emporte sur la valeur. Ce fragile rempart de verre est constamment respecté par le filou et par le bandit: il est presque inoui qu'on ait cassé un seul carreau.[721]

Eine vollständig neue Fassade weist das Haus »Au Bourdon d'or« eines Apothekers in der Rue Saint-Honoré auf, an der die Dekoration mit Amphoren unter der Serliana der Beletage montiert ist (Abb. 140).[722]

Schließlich fand die Bauaufgabe des Geschäftshauses die Aufmerksamkeit der Verleger von Architekturpublikationen. Im ersten Band des Lieferungswerkes von Louis-Marie Normand fils, *Paris moderne*, ist ab 1837 eine ganze Reihe von Geschäftshäusern aufgenommen. Im Unterschied zu älteren Darstellungen werden hier erstmals die Ladenfronten gezeigt, selbstverständlich über die ganze Hausfassade einheitlich, ohne weitere schmückende Zutaten der Ladeninhaber. Die Bedeutung der Ladenfronten für das Erscheinungsbild eines Hauses wird damit anerkannt, und es wird suggeriert, dass es sich



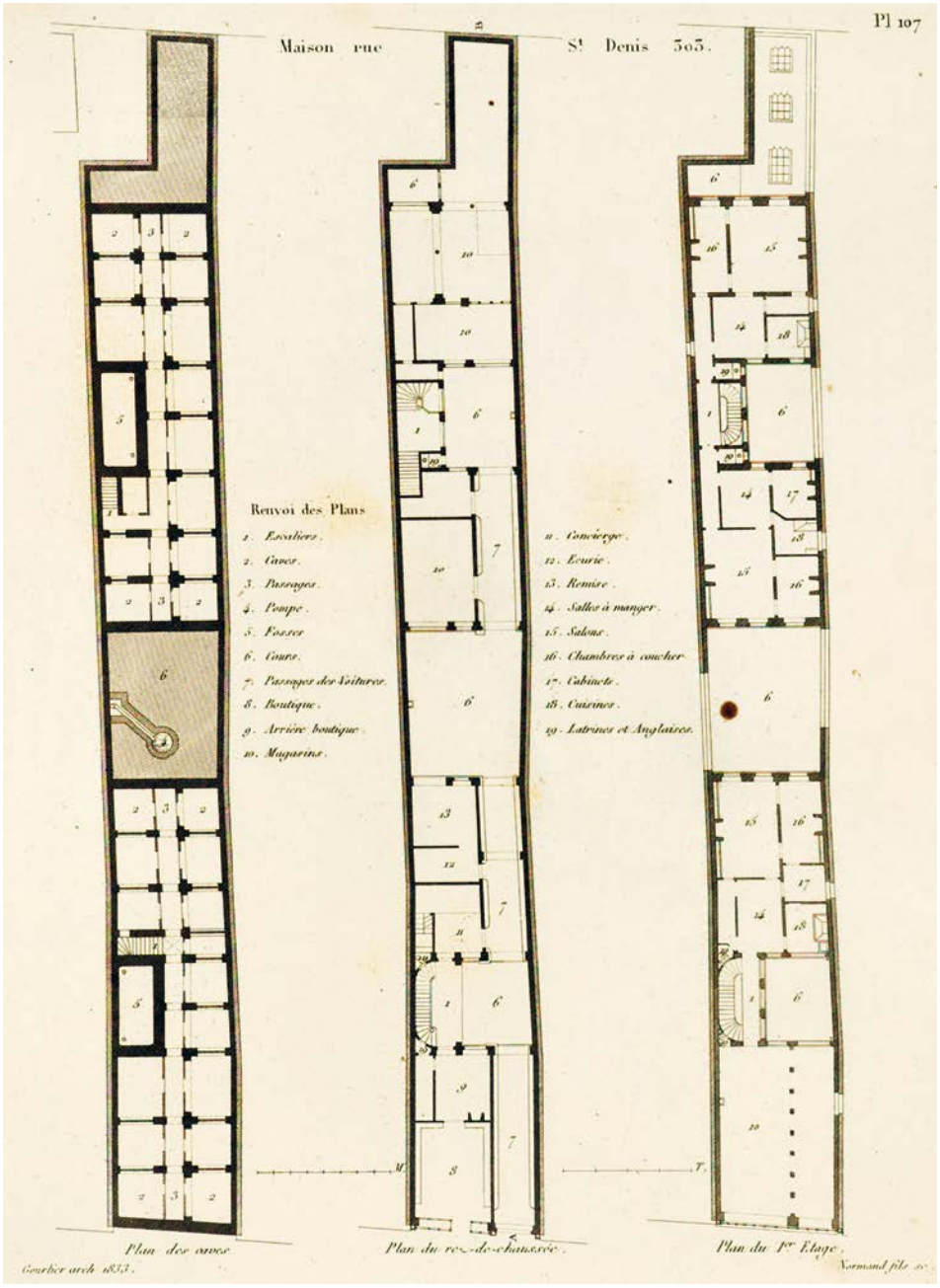
140 Maison étroite, 93, Rue St. Honoré, Ausschnitt Zürich, ETH-Bibliothek.

1822 (2008 im Kunsthandel, Cheverny, Rouillac; https://odiot.com/notre-maison/notre-heritage/ [11.03.2025].

721 Mercier 1798/1799, Bd. 5, Kap. 221: Boutiques, petites Boutiques, Bouticailles, S. 236–242, S. 241.

722 93, Rue Saint-Honoré. Das Erdgeschoss ist verändert. Architekt und Datierung sind unklar. Vgl. die Base Mérimée, PA00085951.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



141 Haus in der Rue St. Denis, Grundrisse, Princeton, Marquand Library Fund.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

um Entwürfe aus der Hand akademisch gebildeter Architekten handelte. Für ein Haus in der Rue Saint-Denis, das auf einer der dort üblichen sehr schmalen und sehr tiefen Parzellen entstand, entwarf Charles-Pierre Gourlier 1833 eine Fassade, die die Motive der Ladenfront vom Erdgeschoss auf den ersten Stock überträgt (Abb. 141–142).[723]

Einheitlich werden schmale verglaste Bahnen mit hochrechteckigen Scheiben gereiht und nur durch die schmalen Stirnseiten der Mauern zu den Nachbarhäusern begrenzt. Auch den Platz für die unerlässlichen Aufschriften der Ladeninhaber ordnete Gourlier auf der Fassade an. Sie finden jeweils unter den horizontalen Gesimsen Platz, die die Inschriften zum Gebälk umdeuten. Lesbar ist nur die Beschriftung im Erdgeschoss: Dort war ein »Magasin de Soieries« untergebracht. Die Grundrisse ziehen die aus Expertensicht korrekte Terminologie vor. Im Erdgeschoss befindet sich demnach eine »boutique«, im Obergeschoss das »magasin«. Das Portal des Hauses mit seiner zweiflügeligen Tür ist breit genug, um Wagen durchfahren zu lassen. Das Gebäude ist also, trotz der beengten Verhältnisse, nach dem Verständnis des Architekten und nach der Funktionalität für die Bewohner hochrangig.



142 Haus in der Rue St. Denis, Aufriss, Princeton, Marquand Library Fund.

Die Entwicklung der Pariser Geschäftshäuser und der Ladeneinbauten fand auch das Interesse der in Wien erscheinenden *Allgemeinen Bauzeitung*, die in ihrem dritten Jahrgang 1838 über mehrere Geschäfte in Paris berichtet und diese auch abbildet. Zur Fassade des Hauses in 82, rue Saint-Denis schreibt der Herausgeber der Zeitschrift, Ludwig Förster: Das Gebäude

723 Normand 1837, Taf. 107–109. Gourlier war seit 1811 für das Conseil des Bâtiments civils tätig und machte dort Karriere. Vgl. zur Vita die Datenbank des Institut national d'histoire de l'art, Paris, https://agorha.inha.fr/ark:/54721/01dafafc-b6d4-4b18-9e30-1f7139298f4c [27.12.2024].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> ist ein Beispiel von dem, was ein talentvoller Architekt in der Komposizion einer so einfachen Sache, wie doch eigentlich eine Ladenthür ist, leisten kann. Man kann nicht leicht auf eine reizendere Art das Erdgeschoß von der folgenden Etage trennen, ohne dennoch das innige Band zu lösen, welches beide Theile zu einem vollständigen einigen muss […]. Nur zu oft sind dergleichen Läden wahre Zerrbilder, welche weder im Charakter, noch im Style etwas mit dem Gebäude gemein haben, welches zu schmücken dieselben bestimmt sind.[724]

Der Riss zeigt eine Gliederung aus rundbogigen Fenstern, die in beiden Geschossen durch Pilaster getrennt werden und in der Vertikalen die Achsen streng einhalten (Abb. 143). Die breiten Vorlagen, die auf die Mauerstreifen an den Seiten aufgeblendet sind, sind mit Grotesken und Medaillons dekoriert. Das reduzierte Gebälk trägt den Namen des Inhabers, des Confiseur Leroy, das althergebrachte Ladenzeichen als Namen und als Bild – »Au Chat noir« – und die Hausnummer. In dem Gebäude wurden von den aufeinander folgenden Herstellern und Händlern Perrot, Leroy l'ainé und Augé Schokoladen und andere Süßwaren verkauft.[725]

Förster wusste vermutlich nicht, dass die Fassade vor ein insgesamt viergeschossiges Eckhaus vorgeblendet wurde, dessen zwei Achsen in den beiden oberen Stockwerken mit dem Rhythmus der neuen, in sich harmonischen Fassade kollidierten. Ebenso unbekannt war ihm, dass die Seitenfassade des Hauses zur Rue de la Reynie mit ihren großen Flächen an Holzverkleidung und großen Schaufenstern den eigentlichen Blickfang darstellte. Allerdings ist diese Fassade erst später durch Fotografien überliefert, die das Haus unter dem Nachfolger Leroys zeigen: Damals war die fensterlose Mauer über dem Laden zur Rue de la Reynie mit monumentalen Inschriften zum Namen des Ladens und den besonderen Angeboten versehen (Abb. 144).

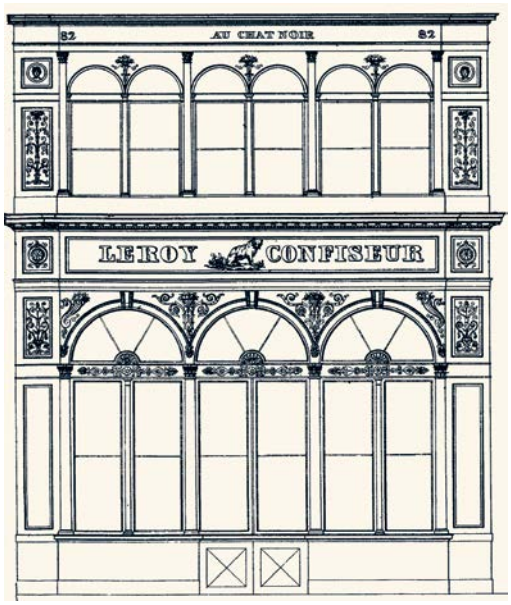
Das war gut zu sehen für die alle Personen, die die Rue Saint-Denis von Norden her passierten. Zugleich wird deutlich, dass die in der Wiener *Bauzeitung* gelobte Fassade vor einem bescheidenen, wenngleich typischen Gebäude angebracht wurde.

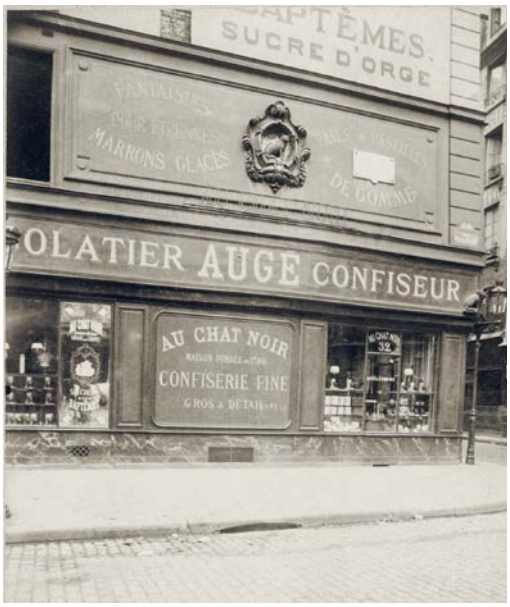
Der Vergleich zwischen London und Paris fiel in den 1830er Jahren weiter zugunsten der englischen Hauptstadt aus. Misslich war, dass die Läden, die jeweils an der Spitze ihrer Branche standen, über die ganze Stadt verteilt waren. Zudem gab

724 Kaufmannsläden in Paris, in: Allgemeine Bauzeitung 3, 1838, S. 327–328, hier S. 327. Die Zeitung enthält zahlreiche Nachrichten über Baumaßnahmen in Paris; das Interesse an London ist etwas geringer. Freundlicher Hinweis von Georg Kabierske.

725 Rechnungen und der Ausschnitt einer Geschäftskarte von B. Perrot, 1812–1814, liegen in Paris, Musée Carnavalet (die Datenbank gibt keine Inv.Nr. an: https://www.parismuseescollections.paris.fr/fr/musee-carnavalet/oeuvres/catalogue-factures-et-vignette-de-la-maison-au-chat-noir-b-perrot-confiseur#infos-principales [23.12.2024]. Leroy ainé erscheint 1829 im Haus im Haus 82, Rue Saint-Denis als »successeur« von Perrot (Almanach du Commerce, Ausgabe 1829, S. 54); Augé erscheint dort ab 1863 gemeinsam mit Leroy ainé (Annuaire-almanach 1863).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0





143 Au chat noir, 82, rue Saint-Denis, Ausschnitt, Wien, Österreichische Nationalbibliothek.

144 Eugène Atget: Rue St. Denis /Rue de la Reynie, Fotografie, Paris, Musée Carnavalet.

es nicht das eine Geschäft, in dem sich die Damenwelt traf – der soziale Aspekt des »Shopping« war in London stärker ausgeprägt.

> The shops in general are very much smaller than ours, – or when they stretch into great length, they have uniformly the appearance of warehouses. A much less quantity of goods of all kinds is displayed for purposes of show and decoration, – unless it be in china shops, or where or-moulu ornaments, protected by glass covers, form the principals objects: here […] there is very considerable display, but on the whole, there is much less appearance of large capital exhibited in the shops than in London.[726]

Erst in den frühen 1840er Jahren sollten vor allem die Läden mit »Nouveautés«, mit Artikeln der Damenmode, grundlegende Reformen in den Produktions- und Verkaufspraktiken der Waren unternehmen. Dazu gehörten auch die Architekturen. Eckhäuser stellten schon immer eine günstige Lage für die Präsentation von Waren und für die begleitende Werbung dar, und häufig wurde der Eingang an der Ecke des Gebäudes platziert.[727] Indessen würde sich erst die kommende Generation von Ge-

726 Trollope 1836, Bd. 2, S. 4.

727 Tétart-Vittu 2003, S. 298. Der Beitrag ist eine der wenigen Untersuchungen zu den Kaufhäusern in

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

schäften eine solche Lage ganz zunutze machen können, wozu dann ein anderer, radikaler Umgang mit den Parzellen und deren Bebauung erforderlich war. Zudem profitierten die Geschäftsleute nun von den Erfahrungen, die ihre Vorgänger und Zeitgenossen mit der Ausdehnung der Läden auf die oberen Etagen gemacht hatten. Dafür muss hier ein einziges Beispiel genügen: *A Pygmalion*, das Kaufhaus für Textilien, d. h. Accessoires für Damen, Stoffe (Seide direkt aus Lyon beschafft), Wäsche und als Neuerung Konfektionskleidung für Damen. Der Inhaber Lepelletier wirbt 1844, nach der Erweiterung des Ladens mit einem Flugblatt, das die neue Fassade darstellt (Abb. 145).

Wenigstens ebenso wichtig ist ihm der Umstand, dass *A Pygmalion* 14 Geschäfte in sich vereine, die alle mit der Fassadenbeschriftung annonciert werden.[728] Lepelletier wirbt zudem mit dem lebhaften Verkehr auf der Straße, der Personen aus verschiedenen Ständen und Nationen vereint, links fährt ein Omnibus die Rue St. Denis hinter zur Seine.[729] Das Kaufhaus erstreckt sich an der Kreuzung von Rue St. Denis und Rue de la Haumerie. Der Haupteingang liegt an der Ecke zur Kreuzung, da, wo das Gebäude abgeschrägt ist. Das gesamte Erdgeschoss ist verglast: Die Fassade ist rhythmisch in breitere und schmalere Schaufenster aufgeteilt – die Stützen sind dünn, wohl aus Eisen, aber zu eckigen Pfeilern verkleidet. Die schmaleren Achsen werden im ersten Stock als Rundbögen zu Arkaden komplettiert, der Eingang erhält durch die weiten Arkaden mit dünnen Säulen und Segmentbögen, mit vollständiger Verglasung und mit den Balkons, auf die die Kundschaft hinausgehen kann, besondere Akzente. So kann man nicht nur hinter dem offenen Portal die geschwungene Treppe zum Obergeschoss erkennen und dort auch die Regale mit den Waren; es sind auch Paare auf die Balkons hinausgetreten. Die Darstellung präsentiert eine helle Beleuchtung der Etagen, so dass nicht nur die über die gesamte Fassade verteilten Inschriften, sondern auch die Waren selbst als werbend eingesetzt werden können. Die Darstellung des Flugblattes suggeriert, dass die Architektur und deren technische Ausstattung das Manko des zunächst nur visuellen Zugangs zu den Waren im Obergeschoss zu einer Attraktion machen. Mit der Dimension des Gebäudes, den großen Glasflächen und der Beleuchtung stach das Kaufhaus aus den übrigen Läden der Straße heraus.

A Pygmalion bedeutete mit seinem Warenangebot, den »Nouveautés« der Damenmode, einen quantitativen und qualitativen Sprung im Maßstab der Rue Saint-Denis, was die Gazetten gebührend hervorheben.[730] Und auch das werbende Blatt lässt dies

den 1840er Jahren, vor der Entwicklung der alle Warensorten offerierenden Kaufhäuser.

728 Ein Exemplar der Lithografie liegt in Paris, Musée Carnavalet (keine Inv. Nr.). Die Zeichnung stammt von Bertrand (Vorname nicht bekannt), August Bry war der Lithograf.

729 Zur Erneuerung des Kaufhauses vgl. u. a. Le Siècle, 08.12.1844; La Presse, 23.12.1844. Tétart-Vittu 2003 behandelt *A Pygmalion* nicht.

730 Auf die weitere Entwicklung, die mit den ersten *Grand Magasins ab 1852* die Massenproduktion

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

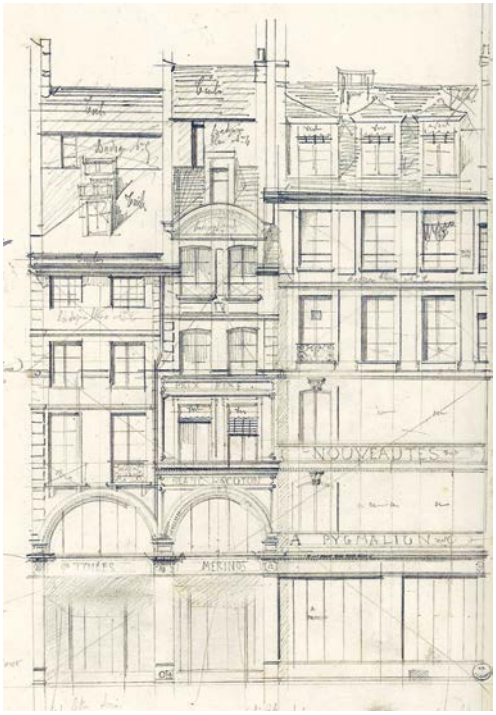


145 Bertrand (Zeichner): A Pygmalion, 38–44, Rue Saint-Denis und 20–24, Rue de la Haumerie, Paris, Musée Carnavalet.

erkennen, indem es topografisch korrekt das Eckhaus an der Rue de la Haumerie mit der Epicerie und der schäbigen Fassade portraitiert. Das Kaufhaus hat sich in die bestehende Bebauung hineingebohrt, mehrere Häuser sind dafür ausgehöhlt worden, um eine entsprechend große Verkaufsfläche zu schaffen. Es stehen nur noch Teile der alten Fassaden, die Rücklagen in den Obergeschossen weisen die Fenster der Wohnungen auf und über dem Kranzgesims sind die Attika und die Brandmauern der ursprünglich schmalen Bauten zu erkennen. Die nächste Generation und die Wandlung der Kaufhäuser zum Warenhaus wird solche sichtbaren Reste des Umbaus nicht mehr zeigen und hat es dann auch auf ein anderes Publikum abgesehen. Denn hier ist das Straßenpublikum nicht elegant: *A Pygmalion* wendet sich an die Bürge-

und -konsumption von Textilien und Haushaltswaren einführte und bestimmte Zweige des Handels in den inhabergeführten traditionellen Geschäften verdrängte, gehe ich hier nicht ein. Vgl. dazu Marrey 2019; Nord 2017.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



146a und **146b** Gabriel Davioud: Au Pygmalion, Aufrisse, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

rinnen, die unweit der Hallen ihren gesamten Bedarf decken können. Es will für »alle« da sein, für die Frauen aus der Provinz mit ihren weiten, für Pariser Verhältnisse zu kurzen Röcken und die Pariserinnen mit den karierten Schaals, die dem Eingang zustreben.[731]

A Pygmalion war in der Rue Saint-Denis keine lange Dauer mehr beschieden, denn dieser Abschnitt der Straße musste unter Haussmann dem Bau der »Croisée

731 Vermutlich ging das Geschäft mit Konfektionskleidung für Männer *Au bon pasteur*, 167, rue Saint-Honoré/10, rue du Coq zeitlich um rund ein Jahr voraus. Der Inhaber, ein Herr Caroujat, gründete das Unternehmen 1842 und erweiterte es 1843. Das Gebäude besaß ebenfalls große Schaufenster und einen zwischen extrem dünnen Stützen plazierten Eingang an der Hausecke. Die Bauform war mit breiten Stützen zwischen den Schaufenstern und kleinen Fenstern in den Obergeschossen recht konventionell ausgefallen. Die Daten lassen sich aus folgenden Quellen erschließen: Vedute (Lithografie) von Jean Joseph Julien Godon (Zeichner) und Aubert (Verleger), mit Angabe des Datums zur Gründung, Paris, Musée Carnavalet, ohne Inv. Nr.; Avis d'Agrandissement, Annonce im Journal de Commerce, 09.09.1843. Das Gebäude wurde mit allen Etagen von Davioud dokumentiert (Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Ms. 3357, fol. 111 (rue du Coq), Ms. 3358, fol. 18 (rue Saint-Honoré).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



147 Philippe Benoist (Zeichner): Tour Saint-Jacques-la-Boucherie et rue de Rivoli, Lithografie.

de Paris« weichen. Der sorgfältigen Bauaufnahme durch die Equipe von Davioud (1852), die vor dem Abriss der Häuser angefertigt wurde, verdanken wir Angaben zur Farbigkeit der Fassade: Der Sockel bestand aus grünem Marmor, die Rahmen der Schaufenster im Erdgeschoss waren holzfarben. Die Aufschriften an der Ecke waren auf die Balkons montiert und vergoldet, sonst in Gold auf grünem Grund gehalten; die auf Fernwirkung zielende Bemalung und Beschriftung der Brandmauer über dem Dach in Gold wurde auf rotem Grund angebracht. Das Gebäude selbst war »billig« – die Fassadenflächen zeigten Putz, keine Quader aus Stein (Abb. 146).[732]

Die Gesellschaft der Inhaber nutzte die Entschädigung und konnte an sehr prominenter Lage, an der Ecke von Rue de Rivoli und Boulevard de Sébastopol, ein neues Kaufhaus errichten (Abb. 147).[733]

732 Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Ms. 3357, fol. 189, 188.

733 Das Gebäude ist durch die Lithografie von Philippe Benoist von 1861 dokumentiert (Audiganne 1861, Teil 1, Bd. 2). Der Beitrag La nouvelle rue de Rivoli, in: L'Illustration, Juli–Dez. 1854, S. 301–302, erwähnt das Gebäude nicht, aber die Kaufhäuser auf der Südseite der Straße (*Au Châtelet* und *À la Tour Saint-Jacques*). Aufgrund des anderen Sortiments machten diese dem auf Damenmode spezialisierten *A Pygmalion* keine Konkurrenz. *A Pygmalion* wurde im Communeaufstand 1871 in Brand gesetzt und beim Wiederaufbau deutlich vergrößert. Dabei wurde die Fassade erheblich verändert (vgl. L'Illustration, Juli–Dez. 1872, S. 236 (Abb.), S. 238 (Text). Das Blatt ist auch separat im Musée Carnavalet Inv. Nr. G 36805 erhalten).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Der Bau war dort durch die Vorschriften zur Gestaltung der Fassaden in der ersten Phase unter Haussmann nicht frei in der Gestaltung. Selbstverständlich war das Gebäude ganz mit Fassaden aus Haustein errichtet, hielt im Aufbau die Geschosshöhen und die Gesamthöhe ein und besaß eiserne Balkongitter. Ein Signal setzten am Eingang, der sich an der Ecke befand, die hohen, auf Postamenten aufgeständerten ionischen Säulen, hinter die die Glasfront zurückgesetzt war. Markisen schützten die Waren vor der Sonne. Wie auch das gegenüberliegende Geschäftshaus mit der *Manufacture des Vêtements Au Châtelet* zeigt, gab es nun einen Standard für die Fassaden der Geschäftshäuser, jedenfalls für die Neubauten: Die Kanten der Gebäude wurde massiv aus Stein, fast immer mittels Bänderrustika markiert und in ihrer Solidität betont. In der Vertikalen ließen sich die Achsen der Schaufenster und der Fenster in den oberen Etagen aufeinander beziehen, aber die Stützen im Erdgeschoss und Mezzanin standen in weitem Abstand, so dass große, zumeist nur durch schmale Rahmenprofile gehaltene Scheiben die Waren zur Geltung kommen ließen. Die Horizontalen wurden massiv hervorgehoben: Die Balkons, vor allem aber die Fassadenbeschriftungen, denen die Architekturen den Platz zuzuweisen versuchten, hoben die Ausdehnung der Bauten in der Breite hervor. Der Rhythmus in der Rahmung der Straßen als Verkehrswege wurde gesetzter, er hätte sich und die Wahrnehmung der Straße beruhigen können, wenn nicht die optischen und akustischen Reize aus Verkehr und Handel sich vorgedrängt hätten. Zudem schoben sich die Aufschriften physisch und visuell vor die Details der Architekturen. Kaum hatten die Architekten die Oberhand in der Fassadengestaltung wiedergewonnen, machte ihnen die Praxis der Geschäftsleute erneut einen Strich durch die Rechnung. Die alte Gewohnheit, möglichst jede freie Fläche für eine auf die Sichtbarkeit aus der Distanz zielende Aufschrift zu nutzen, wurde durch *A Pygmalion* wieder genutzt. Es ist nicht zu klären, ob man bei *A Pygmalion* noch einmal zur roten Farbe griff, aber die Aufdringlichkeit solcher Aufschriften auf den Dächern im Stadtbild demonstriert Claude Monet 1867 in seiner Vedute des Quai du Louvre.[734]

5.3 London und Paris

5.3.1 Nähe und Distanz

Abschließend sollen einige Phänomene, die in beiden Metropolen auftraten, analysiert werden. Sie betreffen das räumliche Verhältnis der Kundschaft zu den Ladenfronten und den Schaufenstern, den Umgang mit den Architekturen in den Geschäftsstraßen unter dem Aspekt der Adressbildung und der Werbung. Es kommt dabei nicht so sehr darauf an, dass es zwischen den Metropolen zeitliche Verschie-

734 Claude Monet: Quai du Louvre, 1867, Kunstmuseum Den Haag, zuletzt: Monet 2024, Nr. 13, S. 84f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

bungen in der Adaptierung einzelner Maßnahmen bzw. der geltenden Regelungen gab oder dass einige Traditionen bewahrt blieben. Beispielsweise trugen in Paris die Geschäfte selten den Namen des Inhabers oder Inhaberin. Sie wurden nach den alten Hauszeichen benannt bzw. erhielten neue, sprechende Namen wie »Au Pygmalion« – der mythische Bewunderer und Schöpfer von weiblicher Schönheit zeigt an, dass Damenmode verkauft wird, und verspricht zugleich die Verwandlung der Kundin in eine Göttin. »Au chat noir« wurde erst nach dem Wechsel des Inhabers vor allem mit dem Namen »Augé« verbunden. In London waren dagegen die Geschäfte mit dem Namen des Inhabers bezeichnet, der so für die Qualität der Waren bürgte; »sprechende« Namen trugen allein die Gasthäuser.

Die Forschung hat mehrfach analysiert, wie die Einführung des Schaufensters das Erleben der Waren auf das Sehen allein verschob, unter Vernachlässigung des Riechens und Betastens.[735] Dies muss hier nicht wiederholt werden. Mehr soll hier interessieren, welche Formen der Grenzziehungen zwischen Schaufenster und Ware eingeführt wurden, auch um das Schaufenster selbst zu schützen. Zudem wird an dieser Stelle der Frage nachgegangen, welches Verhalten vor den Schaufenstern üblich war, ob und wie lange Passanten vor den Schaufenstern verharren konnten. Das Verhalten, auch das korrekte Verhalten auf den Straßen wird vor allem in Reiseberichten und Reiseführern vorgestellt, wobei der Vergleich zwischen London und Paris den jeweils Fremden zur Veranschaulichung des jeweils Ungewohnten dient.

Die Trottoirs in London, deren Existenz deren Fehlen in Paris evident macht, werden als Angebot beschrieben, die Schaufenster betrachten zu können. Allerdings stimmen die Erfahrungen der Reisenden durchaus nicht überein, möglicherweise weil unterschiedliche Straßen und unterschiedliche Tagzeiten des Besuchs gemeint sind.[736] Jacob Heinrich Meister lässt sich 1795 zuerst vom Spektakel der Ladenzeilen und der Bequemlichkeit der Trottoirs verführen; dann aber stellt er fest, diese Fußgängerwege seien auch zum Schutz der Souterrains eingeführt worden. »Il était d'une nécessité presque absolue d'établir une espèce de rempart entre la voie des charrettes, des voitures, et les fossés plus ou moins profonds.«[737] Lobenswert seien die großen Steinplatten der Trottoirs, auf denen man gut laufen könne, ohne zu ermüden. Tatsächlich war die weit verbreitete Nutzung des Souterrains für Zwecke des Wirtschaftens und Wohnens ein Hindernis, direkt an das Schaufenster herantreten zu können; es sei denn Gitter wurden über den Spalt zwischen Trottoir und Haus gelegt. Eine Zeitlang scheint es auch eine Art Reling vor den Schaufenstern gegeben

735 Vgl. z. B. Cox 2000, S. 84–88.

736 Stoßzeiten am Morgen und am Nachmittag nennt z. B. der Autor der Lettres sur l'Angleterre. Les rues de Londres, in: Gazette de France, 13.09.1819, S. 1103f.

737 Meister 1795, S. 46f. Vgl. auch Lévis 1814, S. 49f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zu haben, die die Kunden einerseits auf Abstand hielt und ihnen zugleich die Gelegenheit bot, sich aufzustützen und länger zu verweilen.[738] Zu den vielen Vorzügen, mit denen Arthur Dillon um 1802 die Einführung von Trottoirs in Paris propagiert, gehört die Sauberkeit: Die Schaufenster würden nicht mehr mit Schlamm besudelt, was erst die Inhaber der Geschäfte zu attraktiven Auslagen motiviere. Damit werde der Handel zunehmen, denn »rien n'est plus propre à faire naître le désir d'acheter que la vue des objets qui sont à vendre. «[739]

In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts überwiegen die Stimmen, die in London das Flanieren und den Aufenthalt vor den Schaufenstern beobachten:

> C'est autant à la curiosité excitée continuellement par les nouveautés de ces boutiques, qui d'ailleurs offrent chacune dans leur genre un aspect agréable, qu'à la commodité des trottoirs, que l'on doit attribuer la préférence donnée par les oisifs de Londres à certaines rues sur les promenades des parcs. Celle qui est depuis assez long-temps le plus à la mode se nomme Bond-Street […]. Quand il fait beau, c'est le rendez-vous général de la bonne compagnie […] Les trottoirs sont pleins de curieux, de flâneurs, de chalands, courant, qui chez l'armurier, qui dans les fabriques de dentelles, ou les marchands d'articles de fantaisie.[740]

Richard Rush aber erkennt im Winter 1818 die Gefährdung der Passanten durch die Massen an Verkehr, und er schreibt das Ausbleiben von Unfällen, das Vorherrschen von Ordnung, der Furcht vor den Gesetzen zu:

> In the middle of the streets, coal-waggons and others as large, carts, trucks, vehicles of every sort, loaded in every way, are passing. They are in two close lines, reaching farther than the eye can see, going reverse ways. The horses come so near to the foot-pavement, which is crowded with people, that their hoofs, and the great wheels of the waggons, are only a few inches from them. In this manner the whole procession is in movement, with its complicated noise. It confounds the senses to be among it all. You would anticipate constant accidents; yet they seldom happen. The fear of the law preserves order; moreover, the universal sense of danger, if order were violated, prevents its violation.[741]

Nur wenige Jahre später – 1823 – stellt auch ein anderer Reisender fest, dass man auf den Trottoirs keine Ruhe habe:

738 Vgl. den Zuckerbäcker in 176 The Strand, auf der Skizze von George Scharf (s. o. Abb. 121)
739 Dillon [1802–1805], S. 16.
740 Lévis 1814, S. 57f. Ausführlich erläutert er den Begriff der »bond street loungers«.
741 Rush 1833, S. 49f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> La foule qui se presse sur les trottoirs, semblable à deux courans contraires, ne cesse de se renouveler à chaque instant; elle marche d'un pas rapide, comme si elle avait peur de perdre du tems. On trouve rarement de ces oisifs, qu'à Paris on appelle badauds, en contemplation devant les boutiques; ils seraient bientôt emportés par le flot des passans. Ici, les hommes, une fois lancés, ne s'arrêtent qu'au but.[742]

Kein Kaufmann in London wäre zufrieden gewesen, wenn Müßiggänger echte Kaufinteressierte am Betrachten der Waren gehindert hätten. Die Zielstrebigkeit des Gehens, ja Dahineilens auf den Straßen, passt durchaus nicht zum Angebot der Schaufenster und dem Verhalten der Passanten, das die Veduten übermitteln. Aber über die Mitte des Jahrhunderts hinaus und vor allem in den Guiden, die zur Weltausstellung 1851 erscheinen, wird davor gewarnt, auf den Straßen stehen zu bleiben.[743] Das englische Straßenpublikum strebt einem konkreten Ziel zu. Während in Paris das Flanieren durchaus eine positiv besetzte Tätigkeit darstellt, ist das englische Gegenstück des »loitering« als Herumlungern negativ besetzt; und Frauen, die ziellos auf den Straßen zu sehen sind, gelten grundsätzlich als Prostituierte.[744]

In Paris dagegen ist es bis zum Stadtumbau durch Haussmann geklärt, wo flaniert werden kann: Das waren die als Promenaden angelegten Boulevards, die allerdings lange keinen Plattenbelag auf den Fußwegen besaßen. Es verwundert nicht, dass Reisende im 18. Jahrhundert zwar das Interieur der Geschäfte mit Luxuswaren bewundern, nicht aber die Straßenfassade einer solchen Boutique: Davor stehen zu bleiben, konnte riskant sein. Und es war laut, lauter als in London:

> Their Streets are more noisy than those of London, being narrower one hears every carriage on both sides the way, & there being no Terrace for Footpassengers, they come up close to one's door. The Houses too are so very high that they make an Echo, & every Sound is so reiterated that it stuns one.[745]

Hester Lynch Piozzi's Beobachtung aus dem Paris des Jahres 1775 stellt ein seltenes Dokument über die akustische Qualität der Straßen in Paris dar. Es ist klar, dass Schmutz, Enge und Wagenlärm der Straßen den Passagen, zuerst 1784 der Galerie de Bois im Palais Royal, als Orte des Shopping zu besonderem Erfolg verhalfen. Denn auch in den Straßen der Rive Droite, die sich wie die Rue Richelieu als Geschäftsstraßen erneuerten, musste sich die Kundschaft die Straße mit den Kutschen und

742 Blanqui 1824, S. 330.

743 Beispiele bei Hancock 2003, S. 167–171.

744 Sutcliffe/Bédarida 1981, S. 32f. Der Diskussion um die Rolle des Pariser Flaneur kann ich an dieser Stelle nicht nachgehen. Vgl. für das 18. und frühe 19. Jahrhundert Conlin 2002a sowie Wrigley 2023, https://www.journal18.org/6771 [10.01.2025].

745 Lynch Piozzi 1932, S. 94.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

anderen Gefährten teilen.[746] Im Vergleich mit London schien das Paris der ersten Jahre der Restauration zwar im Einzelfall prächtig, aber der Warenumsatz in London übertraf die französische Hauptstadt bei weitem. Hinsichtlich der Monumentalbauten transportiert der amerikanische Botschafter einen Topos, in der Beobachtung der Geschäftstätigkeit liefert er keine Zahlen. Aber er schreibt aus der unmittelbaren Anschauung der extremen Menge an Ladengeschäften in der City und in Westminster:

> Being afterwards in Paris, I saw more of architectural beauty, at first; more of brilliancy. The Boulevards, the Palais Royal, the Rue Rivoli, which looked into the Tuileries through golden-tipped palisades, and a few other places, were not to be matched by any thing I saw in London. But their compass was small, and soon exhausted. The space between Northumberland House and Bishopsgate disclosed more of transportation, more of the operations that proclaim circulation of capital, more of all that laid at the roots of commerce at home and throughout the world, more of all that went to the prolific sources of riches and power, than I was able to discover in going about Paris, again and again, in every direction. I am aware how much larger London is than Paris; but the bustle of business seemed to abound in the English metropolis, in a proportion tenfold greater than its superior size.[747]

In Paris war in seit den 1820er Jahren die Entwicklung von Ladenzeilen, in denen sich Geschäft an Geschäft reihte in vollem Gang, und die Architekten schlugen entsprechende Lösungen für das Erdgeschoss vor. Ludwig Börne analysiert in dieser Zeit die Erfahrung des Passanten mit derartigen Ladenzeilen – ein seltenes Dokument für das Verhältnis von Raum und Zeit vor den Schaufenstern:

> Ich will dieses Mal nur einige der sinnlichen Mittel erwähnen, welche die Waarenhändler gebrauchen, die Kauflust zu erwecken, und die Kauflustigen anzuziehen. In denjenigen Theilen der Stadt, wo die Theater, die öffentlichen Spaziergänge, die andern Sehenswürdigkeiten liegen, wo daher die meisten Fremden wohnen und sich umhertreiben, giebt es fast kein Haus ohne Laden. Es kommt auf eine Minute, auf einen Schritt an, die Anziehungskräfte spielen zu lassen; denn eine Minute später, einen Schritt weiter steht der Vorübergehende vor einem andern Laden, worin er auch die Waare findet, die er suchte. Die Augen werden Einem wie gewaltsam entführt, man m u ß hinaufsehen und stehen bleiben, bis der Blick zurückkehrt.[748]

Die Dichte, mit der auf den schmalen Parzellen der Pariser Straßen die Läden aufeinander folgten, lässt dem Passanten nur sehr kurze Zeit, sich zu entscheiden: stehen

746 S. o. Abb. 33.
747 Rush 1833, S. 52f.
748 Börne 1964, VI. Die Läden, Bd. 2, S. 29–34, S. 30.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zu bleiben und das Angebot zu prüfen, gar einzutreten oder eben weiter zu gehen. Erst mit den breiteren Gebäuden, die Unternehmer in der Juli-Monarchie und im Viktorianischen Zeitalter etablierten, konnte sich der Rhythmus im Passieren der Läden ändern, auch abwechslungsreicher werden.

Es ist anzunehmen, dass in London die Zonen für die Fußgänger, zuerst auf einer Ebene mit der Fahrbahn und nur durch Poller abgetrennt, dann erhöht mit Bordstein und Plattenbelag, die Entwicklung der Ladenzeilen unterstützten und den Passantinnen und Passanten die Betrachtung der Waren im Schaufenster angenehm machten. Die Berichte zeigen auch, dass es über den Tag verteilt Uhrzeiten gab, zu denen die vornehme Welt im Westend ausfuhr oder auch ausging, um die Läden zu besehen – nachmittags und abends, dann waren die Damen aber auf Begleitung angewiesen. Mit dem Wachstum der Stadt und der Verwandlung der City in ein Zentrum des Geschäftslebens reichten die Trottoirs nicht mehr aus, um die Menge an Fußgängern zu fassen. Zu manchen Tagzeiten, zu Arbeitsbeginn und vermutlich auch Arbeitsende, hatten die Londoner ein Ziel – ihren Arbeitsplatz – oder sie waren mit der Abwicklung eines Geschäftsvorgangs befasst. Dies waren die Zeiten, an denen sich die Läden vergebens um Aufmerksamkeit für ihre Warenpräsentation bemühten.

5.3.2 Werbung

Es sind vor allem die Reisenden aus dem deutschsprachigen Raum, die die Allgegenwart der Werbung beobachten: Handzettel, »hommes affiches« bzw. »sandwichmen«, Aufschriften auf den Häusern, Plakate, Annoncen in preiswerten Druckschriften, die mehr Platz einräumten als die ebenfalls ubiquitären Zeitungsannoncen, in denen die Verleger zunächst den Raum und die Schriftgröße aus Sorge um den redaktionellen Inhalt des Blatts beschränkten.[749] Die Unterschiede zwischen London und Paris sind graduell. In beiden Metropolen vollzieht sich der Wandel von dem bildhaften Ladenschild, das nicht mehr auf die Straße hinausgehängt werden darf, zur Aufschrift auf der Fassade, die mit Bildzeichen der Ware versehen sein kann, zur Schrift allein mit entsprechenden Entwicklungen der Typografie – und schließlich wieder zum Bild in den Plakaten.[750] In beiden Städten prägt die Werbung den Straßenraum, ihre Formate reagieren auf Entwicklungen in der Benutzung des Straßenraums und sie erzeugen spezifische Formen von Nähe und Distanz sowie von Temporalität: Werbung an Fassaden ist von langer Dauer, aber sie rechnet mit der flüchtigen Betrachtung, von nah und von fern. Ambulante Werbung ist flüchtig, sie

749 Twyman 2020; McFall 2004.

750 Dies setzte eine entsprechende Entwicklung der Drucktechniken voraus und liegt außerhalb des hier betrachteten Zeitraums.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

braucht zahlreiche Personen, die sie verteilen: Sie ist geprägt durch physische Nähe zu den Adressatinnen und Adressanten, denn sie braucht Platz auf den Straßen, und Handzettel muss man entgegennehmen oder dies auch verweigern.

Ludwig Börne beschreibt für Paris, was Fanny Lewald noch rund zwanzig Jahre später aus London mitteilt:

> Der Name des Kaufmanns und seiner Waare steht zehnmal, neben, unter einander, auf den Thüren, über den Fenstern, auf Schildern geschrieben, die Außenseite des Gewölbes sieht aus wie das Schreibbuch eines Schulknäbchens, das die wenigen Worte der Vorschrift immerfort wiederholt. Die Zeuge werden nicht in Mustern, sondern in ganzen aufgerollten Stücken vor Thüre und Fenster gehängt. Manchmal sind sie hoch am dritten Stocke befestigt, und reichen nach allerlei Verschlingungen bis zum Pflaster herab. Der Schumacher hat die Außenseite seines ganzen Hauses mit Schuhen aller Farben bemalt, welche Bataillonsweise zusammen stehen. Das Zeichen der Schlosser ist ein sechs Fuß hoher vergoldeter Schlüssel; die Riesenpforten des Himmels brauchten keinen größern. An den Läden der Strumpfhändler sind vier Ellen hohe weiße Strümpfe gemahlt [!], vor welchen man sich im Dunkeln entsezt, man glaubt, weisse Gespenster strichen vorüber. So hat hier jeder auch für die kleinsten Fische, die er fangen will, einen großen Haken.[751]

Offenbar war es in den Jahrzehnten nach dem Verbot der in die Straße ausgehängten Ladenschilder in beiden Städten üblich geworden, die angebotenen Waren von einem Maler – sicher auch mittels Schablonen – auf die Hausfassade malen zu lassen (Abb. 148).[752]

Man kann sich darauf verständigen, dass die große Aufschrift des Ladens über dem Schaufenster zusammen mit der Hausnummer auch dazu diente, die Orientierung in der Stadt und das Auffinden des Ladens zu ermöglichen.[753] Allerdings vermittelten diese Aufschriften in ihrer sorgfältigen, farbigen oder vergoldeten und professionellen Typografie zusätzlich eine Botschaft über die Wertigkeit der Waren und die Solidität des Ladens. Dass dieser Anspruch nicht selbstverständlich war, zeigen die orthografischen Fehler und unglaubwürdigen Namen, die in Paris so markant waren, dass man sich darüber nicht allein lustig machte, sondern auch seitens der Obrigkeit eingriff und sie abschaffen ließ.[754] Bereits in der Verwendung der Namen, der Schriften und der Bildzeichen offenbaren sich Unterschiede im Anspruchs-

751 Börne 1964, VI. Die Läden, Bd. 2, S. 29–34, S. 31.

752 Für Paris und die Abschaffung dieser Schilder 1761 vgl. hier nur Cuvelier 2024, S. 148–150; für London Conlin 2002b.

753 Garrioch 1994; Tantner 2007; Denis 2015.

754 Gazette de France 25.09.1810, S. 1060: Die Commissaires der Quartiers sind beauftragt, »toutes les inscriptions dont le sens est ridicule, ou dont l'ortographe [!] est vicieuse«, beseitigen zu lassen. Durchschlagenden Erfolg hatte die Maßnahme offensichtlich nicht.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

148 Gabriel Davioud: 1–17, Rue Jean de l'Epine, Gouache, Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris.

niveau: Was George Scharf auf den Häusern des Strand sah (Abb. 121, 124), war in der Regent Street nicht mehr üblich und auch nicht möglich. Denn dort zog sich die architektonische Staffage in vielen Fällen der Gebäude über mehrere Stockwerke, wohingegen sich am Strand die glatten Fassaden der Häuser für entsprechende Bilder eigneten. Das galt auch für Paris: Auf den Fassaden der Häuser in der Nähe der Hallen, die 1851/52 dem Ausbau der Rue de Rivoli weihen mussten, fanden sich an vielen Stellen noch die Bildzeichen, die Börne beschreibt. Deren Kolorit ist in Davioud Skizzen notiert und in den beiden erhaltenen Endfassungen dieser Bauaufnahmen überliefert. In der Rue Jean l'Epine, die vom Quai Le Pelletier nach Norden führte, zeigen ein Schumacher und ein Strumpfwirker ihre Bildzeichen (Abb. 148). Auf die Brandmauer am Eckhaus sind einige große Plakate geklebt, sie beziehen sich nicht auf die Ladenzeile, sondern informieren über weiter abseits liegende Angebote. Anders verhält es sich wohl mit den kleineren Plakaten, die »wild« auf das Erdgeschoss des verlassenen und verrammelten Hauses weiter links geklebt sind.[755]

Man kann abwägen, was beim Verschwinden dieser bildhaften Signets den Ausschlag gab: der Ordnungswille der Architekten, der zumindest an neuen Bauten oder neuen Ladenfassaden die ganze Front einbezog und dabei der Schrift den Vorrang

755 Die Zeichnung zeigt die westliche Seite der Rue Jean l'Epine (Nr. 1–21), ausgehend von der Rue de la Vannerie. Die Reinzeichnung stammt von 1854, die Bauaufnahmen wurden 1852 begonnen (vgl. Pinon 2012, S. 325–328). Nicht alle Details aus den Skizzen wurden in die Reinzeichnungen übernommen, aber auch die Skizzen überliefern die Texte der Plakate nur rudimentär.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

vor dem Bild gab, oder die Erkenntnis, dass für die Laufkundschaft der Blick auf die Ware selbst durch die immer besseren Glasscheiben und die immer bessere Beleuchtung ein anderes kommerzielles Anspruchsniveau signalisierte. Jedenfalls zogen die jüngeren und größeren Kaufhäuser – beispielsweise E. Moses and Son in London, *Au Pygmalion* und *Au Bon Pasteur* in Paris – für ihre Botschaften an die Kundschaft, die vorbeikam, die Warenpräsentation im großen Schaufenster vor. Sie zeigten für den Fernblick große Aufschriften – Namen, Waren, Preisgestaltung – und ergänzten dies für ein weiteres Publikum, das das Quartier nicht regelmäßig aufsuchte, durch Annoncen und durch Handzettel. Bei den Handzetteln waren die Pariser Kaufleute optisch anspruchsvoller als die Londoner. Weil sich in Paris die Lithografie als Leittechnik bei der preisgünstigen Vervielfältigung von Bildern durchgesetzt hatte, konnte dort ein auch visuell überzeugendes, detailreiches Bild des Kaufhauses und seiner urbanen Situation angeboten werden. In London dagegen war man auf den Holzstich angewiesen, der zwar eine sehr hohe Druckauflage ermöglichte und mit dem Letternsatz zusammen gedruckt wurde, aber jedenfalls in den kleinen Formaten keinen Eindruck vom Materialeinsatz der Fassaden übermittelte.[756]

Bei der Plakatierung und den monumentalen Inschriften an Hauswänden – an Brandmauern und an Abbruchhäusern – gab es zwischen den Städten keine grundsätzlichen Unterschiede; auch die Regulierung unterschied sich nur in Details.[757] In beiden Städten gelang es nicht, das wilde Plakatieren zu unterdrücken, obwohl die Exemplare durch die Inhalte auf einen Auftraggeber zurückgeführt werden konnten. Die Ziele der Ordnungsmaßnahmen lassen sich beispielhaft einer Pariser *Ordonnance* vom 28. November 1829 entnehmen. Es ging um das Offenhalten der Straße für den Verkehr – vor den Plakaten sammelten sich unter Umständen Personengruppen –, um den Schutz der Gebäude in öffentlichem Besitz, um die öffentliche Moral und um den Beruf des Plakateklebers. Politische Aspekte werden verschwiegen:

> Voulant assurer l'entière exécution des lois, pourvoir à la sûreté et à la liberté de la voie publique, préserver les monuments et édifices publics de toute dégradation, protéger le droit de propriété, et l'industrie des particuliers, maintenir le respect qui est dû aux convenances publiques, et soumettre enfin l'exercice du métier d'afficheur à des mesures d'ordre et de police qui assurent, tant aux actes de l'autorité qu'aux annonces faites dans un intérêt privé une publicité plus régulière et plus conforme à son but.[758]

756 Twyman 2020, erläutert die Entwicklung der Drucktechniken in der Werbung, allerdings ohne auf nationale Unterschiede einzugehen. Vgl. aber Mugglestone 2020, die Unterschiede in Rolle von Text und Bild ausmacht: Die Texte hätten die Aufgabe, von der Seriosität des Angebots zu überzeugen, die Bilder sorgten für die emotionale »Ansprache«.

757 Vgl. für Paris: Jakobowicz 2009; Bonnardel-Mira 2021; Cuvelier 2024, S. 292 (Übersicht über alle Regelungen von 1560–1881).

758 Delessert 1844, Nr. 1333, S. 527–529.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

An dieser Stelle können weder die Plakate und Handzettel für Theater und Vergnügungsstätten, die in beiden Städten einen hohen Prozentsatz am Aufkommen der Werbung hatten, noch die Verlautbarungen der Administration und die politische Agitation, die eine Besonderheit von Paris darstellen, untersucht werden. Beide Bereiche waren neben der Werbung für die Angebote der Ladengeschäfte wesentliche Bestandteile der Kommunikation mittels wandfester und ambulanter Aktivitäten, die unter dem Stichwort »Lesbarkeit der Stadt« zusammengefasst werden können. Welchen Anteil die kommerziellen, öffentlich sichtbaren und mit enormen Auflagen verbreiteten Schriften an der Ausbildung der modernen urbanen Öffentlichkeit hatten, ist streitig. Aus einer bürgerlichen Sicht wird für London in einem Atemzug gegen billige Druckschriften – man möchte das mit literarischem »Schund« übersetzen – und Werbung gewettert; in Paris werden die (teilweise) illiteraten Straßenhändler in politischen Diskussionen vor Plakatierungen gezeigt und von der Obrigkeit dabei bespitzelt. Dies lässt ahnen, dass die in den Städten öffentlich sichtbare Botschaften für eine andere soziale Schicht als die »bürgerliche« Öffentlichkeit sorgten.[759] Zudem darf man wohl die »cross-mediale« Kommunikation auf der Straße nicht unterschätzen. Der Werbefachmann William Smith, der für die »Öffentlichkeitsarbeit« des Aldelphi Theatre zuständig war. weiß:

> The omnibus drivers are the first to take notice of any new bill on the walls, and from their constant habit of talking to their outsiders, they give almost as much publicity as the bills themselves.[760]

Französische Literaten waren sowohl fasziniert als auch abgestoßen vom Bild der Straße, das die stationäre und die ambulante Werbung bot.[761] Aber erst um die Wende zum 20. Jahrhundert sollten die Fotografen der linksgerichteten *Union photographique française* gezielt die mit Plakaten zugedeckten Brandmauern von Paris dokumentieren (Abb. 149).[762]

759 Burn 1855. Zum »Schund« gehört auch Eugène Sue: Mystères de Paris (1843 und öfter). Kritisch zu Habermas: Henkin 1998, S. 10–14; affirmativ referierend dagegen McFall 2004, S. 109.

760 Smith 1863, S. 126. Es schließt sich eine Diskussion zwischen dem Fahrer und einem Kunden an. Dies war eine ausschließlich Männern vorbehaltene Kommunikation, denn das Oberdeck der Omnibusse war nur männlichen Kunden zugänglich. Zu Smith vgl. Richard 1990, S. 47–51; Twyman 2020, S. 10–12.

761 Hamon 2001, Kap. 4, L'image dans la ville: La rue, S. 149–181.

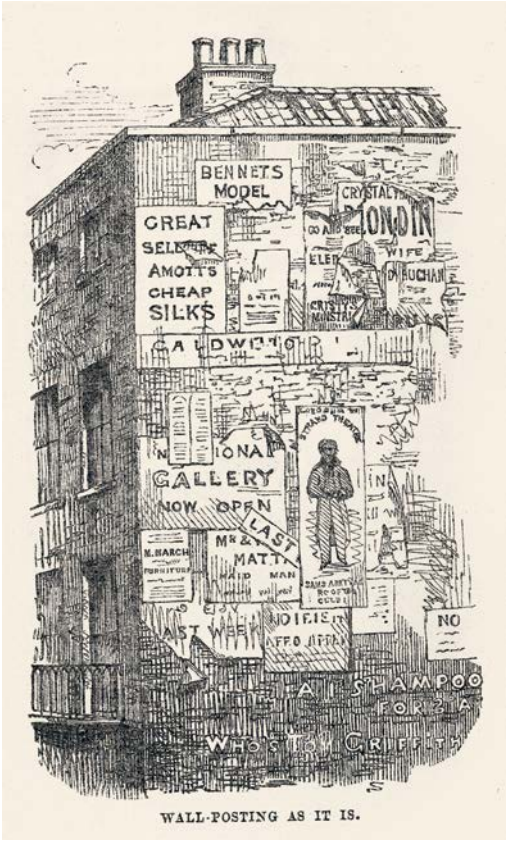
762 Vgl. Dumas 2000, bes. S. 13–19. Die Aufnahmen erfolgten 1898–1914 im Auftrag des Bureau des traités et d'acquisitions de la direction des services d'architecture et des promenades et plantations de Paris, nachdem entschieden war, die Sanierung Pariser Straßen fortzusetzen.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



149 Union Photographique Française: n°33, rue de Viarmes/rue Clémence-Royer, Fotografie, Paris, Musée Carnevalet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



150 Wall-Posting as it is, Holzstich, London, British Library.



151 Wall-Posting as it ought to be, Holzstich, London, British Library.

Um die Jahrhundertmitte wurden in den London und Paris die Versuche intensiviert, Ordnung in das Geschehen zu bringen.[763] Dazu gehörten neue Formen des Stadtmobiliars wie Kioske und Litfaßsäulen (Colonne Morris), die in den Straßenraum neue Stationen einbrachten und damit den Rhythmus der Ladenstraßen neu fassten.[764] Dazu gehörten auch Versuche, die Plakatierung zu regulieren und ihre Anordnung zu verbessern. Die Vorschläge von William Smith, der 1863 den ersten Ratgeber publizierte, arbeiten mit dem bewährten Konzept der Gegenüberstellung (Abb. 150–151).

Die Ordnung ganzer Hauswände, die Smith vorschlug, setzte eine ordnende Instanz voraus, die es noch nicht gab. Die Professionalisierung der Gestalter und der

763 Holleran 2021.
764 Reichwein 1980; Kreutzer 1995.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Werbung überhaupt – für Wirtschaft einschließlich Kultur und für Politik – ließ auf sich warten. Ich neige dazu, auch die Fassaden der neuen Pariser Straßen des Second Empire als einen Versuch zu begreifen, die Kommunikation im Straßenraum zu begrenzen und zu ordnen. Die mit steinernem Ornament und Eisen dekorierten Fassaden definierten den wenigen Platz für Aufschriften. Nicht zufällig gehörte zu dieser Vorstellung von Straße auch das neue Mobiliar. Die wilde Werbung an Fassaden – dann vor allem an Brandmauern – wurde zu dem Zeitpunkt auch sozial in den Reste der Stadt abgedrängt und gewertet, in dem sie im Gegenzug zu einer neuen Kunstform wurde.

Eine Besonderheit aber gab es in London um diese Mitte des Jahrhunderts. Es waren die Menge und der Einfallsreichtum der Wagen, auf denen hohe Aufbauten für eine Aufführung oder auch ein Produkt warben.[765] Fanny Lewald sieht den Karren mit der Werbung für das Nilpanorama, Max Schlesinger beobachtet denselben Wagen mit seinen drei Pyramiden und insgesamt vier aufeinander folgende Karren, die erheblich zur Stockung des Verkehrs beitragen. Es ist gut möglich, dass Lewald und Schlesinger den reich illustrierten Artikel von Alfred Joanne in der *Illustration* von 1850 kannten.[766] Joanne führt auf einer Doppelseite der Wochenzeitung alle Sparten der ambulanten Werbung auf Londoner Straßen vor Augen. Dazu gehört der Wagen des *London Advertisement Office* auf dem Strand und der Fleet Street unmittelbar an Temple Bar (Abb. 155). Auf dessen Aufbau fanden große Plakate derjenigen Unternehmen Platz, die eine mittlere Ebene des Aufwands zwischen den gewöhnlichen »sandwichmen« und den Extravaganzen anstrebten. Niemand würdigt auf dieser Szene diesen Wagen eines Blicks – denn hier, am Temple Bar, gibt es den gewohnten Stau. Die Durchfahrt des Tors ist zudem der Maßstab für die maximale Höhe von Aufbauten. Monumentalität der Objekte scheint überhaupt das Erfolgsrezept zu sein (Abb. 152).

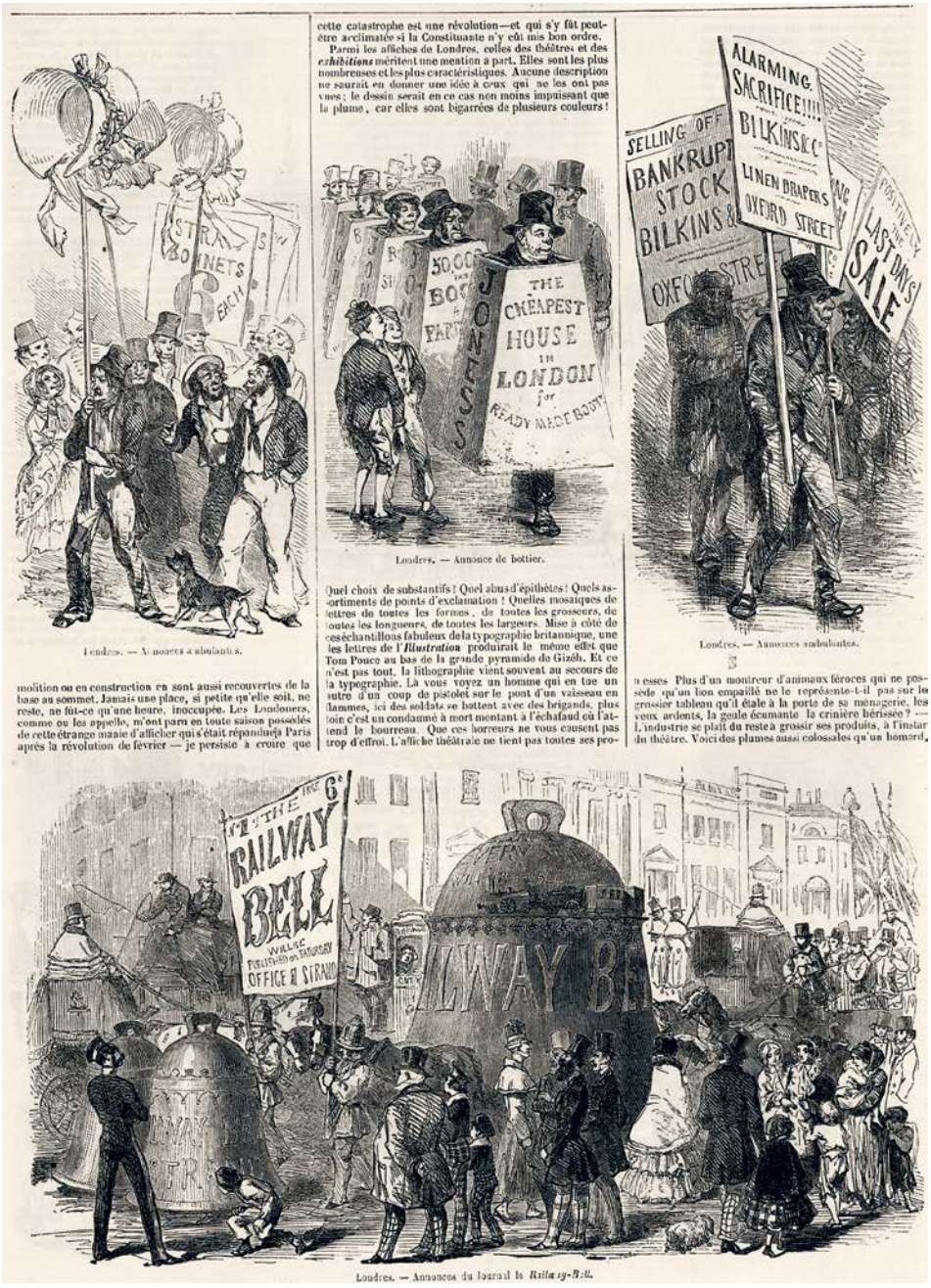
So wird ein riesiger Zylinder durch die Straße gefahren, eine ganze Reihe von gigantischen Glocken, teils »zu Fuß«, teils auf einem Wagen wirbt für eine Zeitschrift, und es gibt nicht nur die üblichen Kolonnen von »sandwichmen« und Träger von Plakaten, sondern auch monumentale Damenhauben, die auf Stangen präsentiert werden. Wiederholung und das Verkünden niedriger Preise ist neben dem Überbietungswettbewerb der Motive die Rezeptur für diese Werbung. Sie muss sich im lebhaften Verkehr gegen die Menge an Reizen durchsetzen, und daher werden akustische Signale eingesetzt: »ein Trompetenstoß – dann wieder einer – dann eine volle Jagdfanfare – und dann eine neuen Ankündigungsmaschine […].«[767] Offenbar reich-

765 Beispiele in Paris nennt Cuvelier 2024, S. 168–170; allerdings gelangten sie nicht in den Rang einer Sehenswürdigkeit.

766 Joanne, Alfred: Curiosités de l'Angleterre, in: L'Illustration 1850, S. 71–74.

767 Schlesinger 1853, Bd. 1, S. 37, es handelt sich um einen Wagen des Vauxhall, vgl. auch McFall 2004, S. 119.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



152 Alfred Joanne (Text): Curiosités de l'Angleterre. I. Les Annonces, Holzstich.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ten in der Masse und im Tempo des Wechsels die visuellen Reize auf der Straße nicht aus, um die Aufmerksamkeit auf die fahrenden Motivwagen zu lenken.

Nirgends war man von Werbung verschont, und auch das Vordringen der Werbung in die Wohnungen, in die Momente der Ruhe am Frühstückstisch und im Sessel, wird mit akustischen Signalen, freilich mit leisen Tönen beschrieben:

> There is a class of advertisements which follow us to our homes – sit beside us in our easy chairs – whisper to us at the breakfast-table – are regular and cherished visitants – the advertisements which crowd the columns of a newspaper.[768]

Lassen wir zum Schluss dieses Abschnitts noch einmal Max Schlesinger das Fazit ziehen:

> Nur so viel noch. Die Annonce ist allgegenwärtig wie Gott der Schöpfer. Sie ist im Himmel und auf der Erde; sie schwebt als Flagge in den Lüften und gräbt sich lapidarisch in das Steinpflaster des Bodes; sie lebt auf dem Wasser an den Landungsplätzen der Dampfschiffe, sie lebt unter dem Wasser im Themsetunnel; sie nistet sich auf den höchsten Schornsteinen der Häuser ein; sie schimmert in farbiger Flammenschrift an den Gaslaternen; sie erscheint als Prolog in den Zeitungen und als Epilog in den Büchern; sie tritt und hier lärmend in Trompetentönen, dort schweigend im Gesichte des Hindu entgegen; vor ihr gibt es kein Entfliehen; denn sie reicht uns noch meilenweit vor der Stadt in jedem Miethwagen, in dem Eisenbahnwagen, und auf dem Radkasten der Dampfboote die Hand.[769]

768 Weir 1851, S. 39.
769 Schlesinger 1853, Bd. 1, S. 44.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

6. Störungen

6.1 Ambivalenzen: eine Übersicht

Die Entwicklung der Geschäftsstraßen im 19. Jahrhundert wird als Erfolgsgeschichte beschrieben, so auch hier. Als Ort, an dem die Häuser in den unteren Etagen vorwiegend dem Handel, weiter oben und in den Hintergebäuden der manufakturiellen Herstellung von Gegenständen dienten, entstand dieser Typus der Straße während des hier betrachteten Zeitraums zuerst in London, dann auch in Paris. Die Geschäftsstraße erfuhr zahlreiche Veränderungen, die im Wesentlichen von den Bedürfnissen des Einzelhandels getrieben wurden. Dies betraf die Geschäftspraktiken, die Regeln der Straßenbenutzung und die Architekturen der Gebäude. Eher wenig Veränderungen zeigte die Oberfläche der Straße. Nach geeigneten Materialien für den Straßenbelag wurde lange gesucht; die Errungenschaften eines beidseitigen Trottoirs, die in London seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert zur Standardausrüstung gehörten, wurden auch in Paris und in anderen Städten des Kontinents eingeführt. Vollständig verändert wurde der Untergrund: Hier mussten die Zufuhr von Trinkwasser und die Entsorgung des Abwassers, die Versorgung mit Gas für die Beleuchtung der Straße und der Bauten untergebracht werden. Diese Verbesserung der Infrastruktur, die personalaufwendig war, hatte die Geschäftsstraßen mit anderen städtischen Straßen gemeinsam.

Nur die Geschäftsstraße drohte jedoch am eigenen Erfolg zu scheitern: an der Menge an Menschen und an deren Eile. Diese Menge bewegte sich tagsüber mit hohem Tempo ohne innezuhalten auf der Straße, so dass die Mühen der Geschäftsleute, die Waren ansprechend in immer größeren und immer besser beleuchteten Schaufenstern feilzubieten, ins Leere zu laufen schienen.

> Cheapside ist die gewaltige Hauptarterie von Londons Handel und Londons Verkehr. […] Man sieht zuletzt kein Straßenpflaster mehr. Man sieht nur Pferdeköpfe, Menschenköpfe, Hüte, Regenschirme – eine schwarze Masse in Bewegung, so weit das Auge reicht. […] Alles, was Muße und Ruhe heißt, wird auf die Stunde nach dem Geschäft, den Abend und das Haus verschoben. In der City von London aber giebt es keinen Mann, welcher stehen bliebe, um zu plaudern, wie bei uns, oder eine Cigarre anzuzünden, oder ein Ladenfenster zu betrachten; keinen, welcher langsam geht; und die Woge von Tausenden, indem sie die lange Straße hinabrollt, hat eine Gewalt wie der Anprall des Meeres.[770]

770 Rodenberg 1862, S. 19f.; Guide illustré du voyageur 1851, S. 19, wonach die Londoner Geschäfts-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Julius Rodenberg hat Sorge, den deutschen Leserinnen und Lesern seines Buchs das Ausmaß an Zirkulation auf Londons Straßen zu vermitteln, so bedient er sich bei einem nicht seltenen Vergleich mit Naturgewalten. Doch nicht nur für London, auch für Paris wird seit den 1830er Jahren die Menge an Publikum auf den Straßen, deren Tempo, die Gefährdung der Fußgänger und der mit dem Verkehr verbundene Lärm beschrieben.[771]

Im Folgenden sollen daher die Störungen des Geschäftslebens, die Gefahren, denen es von der Straße her ausgesetzt war, und die Maßnahmen zur Abhilfe der Missstände, soweit sie sich ohne einen vollständigen Neubau der Straßen realisieren ließen, dargestellt werden. Die Geschäftstätigkeit wurde in die dunklen Stunden des Tages hinein durch die Erneuerung und Ausweitung der Beleuchtung verlängert und Sicherheit sollte zu jeder Tageszeit durch die Vermehrung und die Professionalisierung der Polizei gewährleistet werden. Dazu würde eine Geschichte der Straßenkriminalität und der polizeilichen Handlungsrepertoires gehören, doch diese muss entsprechenden Fachleuten vorbehalten bleiben.

Am Anfang des Kapitels steht ein Blick auf die Thematisierung von Verkehr und Verkehrsstau sowie auf die Risiken, die sich in aus den wenig brauchbaren Straßen für das Geschäftsleben der Anrainer, der Stadt und der Volkswirtschaft ergaben. Mit den *passages/arcades* in Paris und London wurden für den Handel Gelegenheiten geschaffen, die als Steigerung und als Kritik der Geschäftsstraße verstanden wurden. Darauf können unter den Aspekten »Sicherheit, Sittlichkeit und Zugänglichkeit«[772] die Spannungen zwischen Tages- und Nachtaktivitäten auf der Straße dargestellt werden, die sich ebenfalls nicht für alle und nicht ausschließlich als Vorteil für das Geschäftsleben erwiesen. Es folgt ein Blick auf die unabänderlichen sozialen Kontraste, die in spontanen Begegnungen auf der Straße deutlich wurden. Schließlich werden die Situationen erörtert, in der die Straßen zum Schauplatz der spontanen oder organisierten politischen Äußerung in Aufständen und Demonstrationen wurden. Im Verlauf der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde am Repertoire der Aktivitäten gefeilt, die den Geschäftsleuten und ihrem Publikum zu jeder Zeit, tagsüber und nachts, Sicherheit verschaffen sollten.[773] Dazu gehörten die Eingriffe der Regierungen und ihrer Administration, die Straße zu einem Durchgangsraum zu machen, der vorwiegend der »circulation« diente. »La sûreté et la liberté de la circulation« waren das Ziel vielfältiger Maßnahmen, die sich bei identischer Analyse der Hindernisse in Paris und London dennoch in einem Punkt signifikant unterscheiden

leute kein Interesse an Laufkundschaft haben, zumal diese eilig vorbeistrebe. Vgl. hier auch Abschnitt 5.3.1.

771 Trollope 1836, Bd. 1, S. 152f.

772 Schlör 1991, S. 25.

773 Zum Konzept des Repertoires im Rahmen der historischen Sicherheitsforschung vgl. hier nur Bonacker 2021, S. 24–26; Kampmann/Carl 1921, S. 534–536.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sollten: Im Umgang mit den Straßenhändlerinnen und -händlern und den Anbietern von Dienstleistungen. Diese Ausweisung der Straße als Durchgangs- und Durchfahrtsraum führte freilich zu der geschilderten Paradoxie der Überforderung.

6.2 Verkehr in London

Ungehinderte Zirkulation von Menschen und Waren ist die wesentliche Begründung für die Anlage neuer Straßen in allen großen Städten des 19. Jahrhunderts. Straßen sollen breit und gerade sein. Die Veduten stellen dieses Konzept als erfolgreich dar. Kaum einmal gibt es einen Verkehrsstau. Zwar ist die Straße belebt, und zahlreiche Personen sind zu Fuß auf dem Trottoir unterwegs oder kreuzen die Straße. Alles geht aber geordnet vor sich. Dies widerspricht den Erfahrungen der Personen, die als Mitglieder der Stadtbürgerschaft oder als Fremde die Straßen in den großen Städten erleben. Sie berichten von Gefahren, wenn man die Straße zu Fuß benutzt, oder von lästigen Unannehmlichkeiten, wenn man im Wagen unterwegs ist.[774]

Gesichtspunkte zu Fragen rund um den Verkehr in den Städten sind breit gestreut, auch in der Forschung. Dazu seien hier ohne Anspruch auf Vollständigkeit genannt: die Reichweite und das Tempo der Verkehrsmittel sowie deren Kapazität und Verfügbarkeit, für Männer und für Frauen; technologische Entwicklungen; Emissionen, besonders Gerüche und Geräusche; Rhythmen des Verkehrs über den Tag und über die Jahreszeiten sowie Ursachen für die Zunahme des Verkehrs; die Eignung und die Anpassung der Infrastrukturen wie der Straßenbelag, die Entwässerung und Beleuchtung; Regulierungen durch Gebote und Verbote, deren Anzeige durch Personen oder technische Signale sowie die Dichte in der Verteilung über die Stadträume, dies alles unter den Aspekten der Wirtschaftlichkeit für die Eigentümer, das Personal und die Benutzerinnen und Benutzer der Verkehrsmittel. Sicherheit für Leib und Leben sowie für die Güter ist ein nicht weniger wichtiges Thema. Bei weitem nicht alle diese Aspekte werden in Bildern der Straße visualisiert. Anders verhält es sich mit den Berichten von Reisenden, Analysen aus der Administration und journalistischen Arbeiten in verschiedenen Publikationsformen: Wochenpresse, Tagespresse, Sammelbänden, die den Verkehr auf den Straßen häufig adressieren. Im Verkehr auf den Straßen konnten Einheimische und Fremde erleben, was die großen Städte ausmachte: die wachsende Menge an Menschen, die als »Masse« adressiert wird und durchaus als ein gefährliches Phänomen wahrgenommen wird.[775] In Kenntnis die-

774 Als frühes Beispiel: London. 4. Spaziergang durch die Altstadt, in: London und Paris 5, 1800, S. 100–113; weitere Hinweise in Papayanis 1996, S. 36f.; Hancock 2003, S. 277–279. Zur Entwicklung des Verkehrs vgl. auch Rooney 2020.

775 Vgl. Kap. 5.3.1.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ser Texte soll hier nach Bildern zum Symptom und zum größten Ärgernis für alle Personen, die am Verkehr teilnehmen, gefragt werden: dem Stau.

Zunächst ist festzustellen: Das ist ein Londoner Thema. Der Stau auf Londons Straßen wird ab der Mitte des 19. Jahrhunderts – und damit im Spektrum der Straßenbilder durchaus spät – gezeigt. Von wenigen Ausnahmen abgesehen erscheinen die Bilder im Medium der illustrierten Presse. Sie zeigen die Szene an einem konkreten Ort, und sie informieren somit in durchaus unterhaltsamer Form über einen Missstand, der von dazu befugten Akteuren behoben werden soll. In den zugehörigen Texten klingt schon an, was die Expertendiskussion vereinzelt in den 1860ern, dann in den letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts bestimmt: Der Stau auf den Londoner Straßen ist nicht nur ein lästiges Alltagsphänomen, sondern gefährdet die Entwicklung Londons als Handelsplatz, damit der Volkswirtschaft und schließlich die Stellung des Empire in der Welt.

Die Bilder in der Presse evozieren die Alltagserfahrung und appellieren an die Politik. Dies sei zunächst an einem Beispiel aus den *Illustrated London News* vom 17. Dezember 1864 erläutert (Abb. 153). Der Holzstich zeigt *A »Block« in Park Lane*, wobei die Anführungsstriche anzeigen, dass es für den Stau noch keinen etablierten Begriff gibt. Der Zeichner, Mason Jackson, ist nahe dran: Den Konventionen des Straßenbildes folgend steht er ein wenig erhöht am Rand der Park Lane. So können die Beteiligten und Aktionen trotz des Knäuels an Menschen und Tieren, das auf den ersten Blick unentwirrbar erscheint, bei näherem Hinsehen in den Bewegungen und Emotionen nachvollzogen werden.

Der Ort ist durch das gut lesbare Straßenschild als Kreuzung mit der Brick Street genau bestimmt. Die Beleuchtung unterscheidet scharf zwischen den hellen und dunklen Partien, wobei von links ein dunkler Keil vor die von rechts einströmende, hell beleuchtete Gruppe gesetzt ist. Dies erhöht die Dramatik der Szene, hilft aber auch zur Orientierung. Hell beleuchtet ist der zweispännige, von Schimmeln gezogene offene Wagen mit Kutscher und Diener auf dem Bock und zwei Damen im Fonds, von denen die eine sorgenvoll blickt. Die Pferde sind vergleichsweise ruhig. Hell beleuchtet ist auch der größte Teil der Herde an Schafen und Rindern, dem Schlachtvieh, das der Treiber und sein Hütehund vom Straßenrand her in der Spur halten wollen. Die spitzen Hörner der Tiere kommen den Damen gefährlich nahe; die Konfrontation von niedrigsten und höchsten Schichten, die Damen sind »Tyburnians« wie uns der Text lehrt, gehört zu den Missständen des Straßenverkehrs. Die Schafe aus der Herde haben sich schon weit nach links vorgeschoben, sie bedrängen das bürgerliche Paar mit der Tochter, die sich erschreckt an das Kleid der Mutter schmiegt, den Blick schon nach weiter links gewendet, wo der Eselskarren auf die Kutsche trifft. Der schreiende Esel und die Pferde der Kutsche repräsentieren den sozialen Kontrast auch im Tierreich. Eine Mietkutsche hat sich an dem Eselskarren vorbeigeschoben, zwischen Kutscher und Passagier entwickelt sich eine Diskus-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



153 Mason Jackson (Stecher): A »Block« in Park Lane, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

sion. In der Gegenrichtung ist ein Omnibus blockiert, einer der Passagiere macht den Schaffner mit dem Regenschirm auf sich aufmerksam. Selbst wenn sich dieser »Block« auflösen sollte, von links drängen schon weitere Wagen herein, von denen aber nur die Köpfe der Pferde zu sehen sind. Es muss laut sein, wobei der Krach von den Tieren herrührt. Unter den Menschen entspinnt sich kein Streit, sogar die Kutscher werden gegeneinander nicht ausfällig. Obwohl auch ein irischer »costermonger« unterwegs ist, wird deutlich, dass man sich in einer der zivilisierten Gegenden Londons unweit des Hyde Park befindet.

Selbstverständlich behauptet der Text, das Bild sei »made from actual observation« – was man anhand der ausgeklügelten Komposition bezweifeln kann. »Our Artist's pencil has depicted more vividly than any verbal description could have done« – auch dieser Topos, der seit der Gründung der Zeitschrift 1843 deren Bildpolitik bestimmt, darf nicht fehlen. Aber erst die Übertreibung, die sich der Text gönnt, macht die Gefahr deutlich, die von der harmlos scheinenden und alltäglichen Verstopfung der Straße auf dem Weg von Piccadilly zur Paddington Station ausgeht:

> The discovery of a practicable north-west passage from Piccadilly to Paddington is an object quite as important as that north-west passage from Baffin's Bay to Behring's Strait

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



154 The Blockade of London Bridge, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

> [...] The congestions of traffic in Park-lane [...] seems to be no less terrible than the risk of ships jostled by a herd of icebergs in an narrow an intricate sea passage.[776]

Damit klingt der weltumspannende Handel der Metropole London und des Empire im Text an, im Bild ist davon nichts zu sehen. Dagegen zeugt von der alten, vormodernen Ökonomie neben dem Schlachtvieh auch der Händler mit dem Eselkarren, im Übrigen verharrt das Bild im Bereich der alltäglichen Unannehmlichkeiten der bürgerlichen und aristokratischen Gesellschaft und vermeidet es, die Leserschaft des Journals zu verschrecken.

Fünf Jahre zuvor hatten die *Illustrated London News* sich schon einmal des Themas angenommen, mit *The Blockade of London Bridge* (Abb. 154).[777] Der Holzstich entwickelt in einer bildparallel aufgestellten Menge von Personen zu Fuß und in Wagen verschiedenster Art ein Bild mit anderer sozialer Mischung. Hier ist die »arbeitende Bevölkerung«, Arbeiter und Angestellte, zu sehen. Die Verkehrsströme wei-

776 Illustrated London News, 17.12.1864, S. 603f. Zum Zeichner vgl. McConnell, Anita: Jackson, Mason (1819–1903), in: The Oxford dictionary of national biography 2004/2020, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/34138.

777 Illustrated London News 34, 05.03.1859, S. 237f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sen durchaus eine Struktur auf, aber sie »strömen« nicht. Vorne geht es nach rechts, dahinter bewegen sich andere Fußgänger nach links. Es folgt die erste Reihe an Fahrzeugen, in der sich der Führer der privaten Kutsche – der Passagier dürfte die vornehmste Person in der Szene sein – und der Kutscher eines schwer beladenen Wagens, unterstützt von Pferd und Hund, lauthals und mit ausladenden Gesten auseinandersetzen. Dann kommt die Reihe mit dem Omnibus und dem hoch mit Heu oder Stroh beladenen Wagen und schließlich wieder nach links ein weiterer Omnibus. Das ist ein kompletter Stau, nur der Rauch aus der Zigarre des Bankangestellten, dessen Aktentasche zur Sicherheit an das Handgelenk gefesselt ist, bewegt sich. Es mag sein, dass die Straßenjungen den Herren lästig fallen, Taschendiebe aber, die die Situation ausnutzen könnten, sind nicht zu sehen.

Der Bildtitel nutzt den Begriff, mit dem auch einst die Seeblockade Napoleons gegen England bezeichnet wurde, und erhöht so den Rang des Problems. Der Text erkennt zwar an, dass die Polizisten, die zur Regelung des Verkehrs an den Zufahrten der Brücke abgeordnet wurden, und das Verbot des Parkens von Wagen in der Mitte der Straßen, die Lage etwas gebessert hätten. Er fordert jedoch weitere massive Schritte hin zu einer »Metropolitan Railway«, sieht aber voraus, dass der Bau von Untergrundbahnen noch Generationen auf sich warten lassen könne.

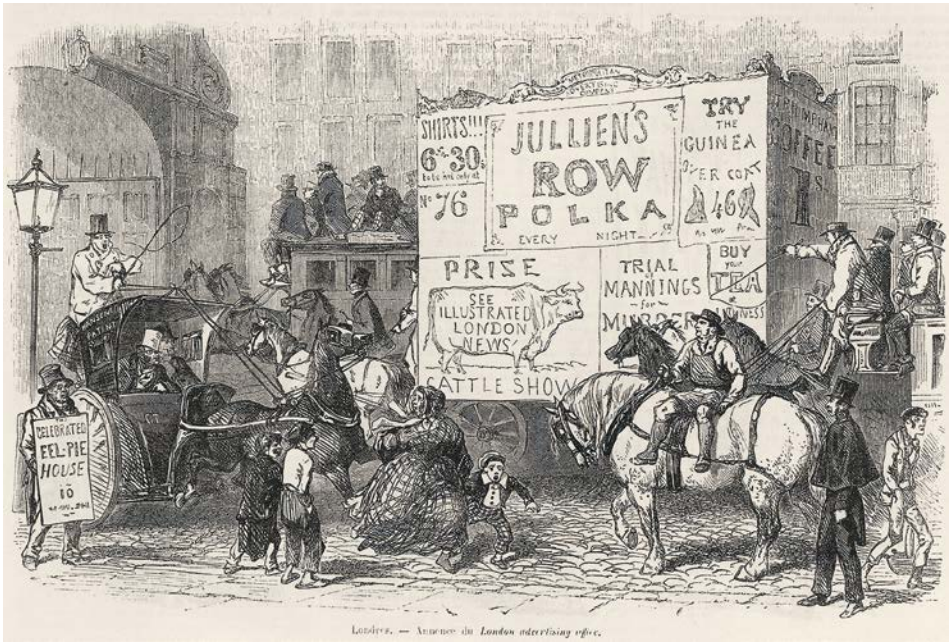
So lange sollte es allerdings in London nicht dauern. Die erste Linie der Metropolitan Railway wurde 1863 eröffnet, auch als Mittel, um eines der Probleme zu lösen, die die Kopfbahnhöfe der diversen Linien erzeugt hatten: einen periodischen Zustrom von Pendlern aus dem Umland, die in der sich entvölkernden City den Verkehr zum Erliegen brachten.

Im Bild war Verkehrsstau eine Londoner Spezialität. So empfehlen die *Illustrated London News* dem Leser, den Besuchern aus der Provinz die Situation an der Park Lane als Sehenswürdigkeit zu zeigen, und in der *Illustration*, dem französischen Gegenstück zu den *Illustrated London News,* erscheint 1850 ein schon erwähnter reich bebilderter Artikel von Adolphe Joanne mit dem Titel *Curiosités de l'Angleterre. I. Les Annonces* (Abb. 155).[778]

Spektakuläre mobile Methoden der Werbung behindern auf dem Strand den Verkehr: An Temple Bar will ein Wagen mit hohem Aufbau, der rundum mit Annoncen zugepflastert ist, das Tor passieren, gleichzeitig mit zwei Omnibussen, während eine Mietkutsche im (in der Stadt verbotenen) Galopp so schnell voranrast, dass sich die Bürgersfrau im karierten Kleid mit dem Jungen gerade noch retten kann. Straßenjungen beobachten das Geschehen, zu dem auch ein »sandwichman« gehört. Wir lernen aus dem Text, dass das *Metropolitan Advertising Office* für Geschäfte, die sich keine eigenen Wagen mit Annoncen leisten konnten, Fläche auf solchen Wagen vermietete. Das Spektakel, das die kurzlebigen *Railway Bells* – eine Zeitschrift – mittels eines Um-

778 Joanne, Adolphe: Curiosités d'Angleterre, I. Les Annonces, in: L'Illustration, 1850, S. 71–74.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



155 Londres. – Annonce du London advertising office, Bibliothèque nationale de France.

zugs kolossaler Glocken veranstalteten, darf in dem Artikel nicht fehlen. Natürlich bedeutete die Aktion ein Verkehrshindernis, wollte es auch sein, um noch mehr Aufmerksamkeit zu erhalten. Gegenüber der Aktion der *Illustrated London News*, die ihre erste Nummer 1843 mit zwei Hundertschaften von »sandwichmen« beworben hatten,[779] waren die Methoden der mobilen Werbung in wenigen Jahren exorbitant gesteigert worden. In Paris waren die »hommes affiches« schon 1831 verboten worden.[780]

Die Lust an der Übertreibung gehört nicht nur zur Werbung, sondern auch zur Karikatur. So schließen die Bilder mit ihren Motiven an die Tradition der *Miseries of London* und *Nuisances of London* an, die in eindeutig karikierender Manier den dichten Verkehr auf Londoner Straßen und die dort lauernden Gefahren für den Leib und Hab und Gut der besser Gestellten visualisieren. In George Cruikshanks *The Piccadilly Nuisance* von 1818 rast eine Überlandkutsche, die Pferde vom Kutscher mit der Peitsche zum Galopp angetrieben, von rechts ins Bild; Passagiere werden vom Dach geschleudert (Abb. 156).

779 Illustrated London News, 14.05.1842. Joanne (wie vorige Anmerkung) erhöht die Zahl auf 300.

780 Ordonnance concernant la répression des délits et contraventions commis par les crieurs d'écrits imprimés, dans le mode de leur publication sur la voie publique, in: Delessert 1844, Nr. 1412, 29.06.1831, S. 626f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



156 George Cruikshank (Zeichner): The Piccadilly Nuisance!, kolorierte Radierung, London, British Museum.

In der Menge geht es grob und voller rassistischer Zuschreibungen zu: Links am Rand noch ruhig der schwarze Händler und sein Botenjunge,[781] weiter rechts beißt ein Hund einen Lastenträger mit großem Paket ins Bein, der daraufhin stolpert; ein typischer Brite rammt einem jüdischen Obsthändler den Ellenbogen ins Gesicht; die Früchte werden von Straßenjungen aufgesammelt. Vorne deckt eine Obsthändlerin, wohl als jüdisch gemeint, einen Taschendieb, der mit dem antisemitischen Klischee einer krummen Nase wieder als jüdisch charakterisiert sein soll. Er bestiehlt den Stutzer daneben, dieser ist im Gespräch mit seinem unverkennbaren Londoner Nebenmann und von der rasenden Kutsche abgelenkt usw. Die *Illustrated London News* werden von derartigen Bildern die Methodik zur Darstellung von Gedränge übernehmen, aber das Personal sozial anheben und das Thema des Verkehrsstaus mittels der Fahrzeuge visualisieren. Sie werden auch den Modus der Karikatur abmildern, um den Anspruch an Wahrhaftigkeit der Bilder erheben zu können. Freilich erscheint ein Blatt wie jenes von der London Bridge dem Redakteur noch als »graphic laughable grouping of the artist«.[782]

781 Zu der Figur, die im Unterschied zu anderen Zeitgenossen nicht namentlich benannt werden kann und deren Komik in der Kombination von blauem Frack, weißen Strümpfen, Zylinder und Schürze besteht, vgl. Odumosu 2017, S. 190.

782 Wie Anm. 777.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

In beiden Städten stützten sich die Experten auf ausführliche Statistiken zur Zahl der Verkehrsteilnehmer, die die Straßen zu unterschiedlichen Tageszeiten nutzten. Erhoben und reglementiert wurden die öffentlichen, d. h. privat betriebenen Kutschen und die Omnibusse sowie die Fußgänger.[783] Festgestellt wurde zudem die Zahl der Einwohner nach Stadtvierteln und nach der Umgebung, um so den Bedarf nach Platz und Verkehrsmitteln festzustellen. Im Kontrast zu den Erfahrungsberichten und der Presse sind die Berichte der Ingenieure dezidiert nüchtern, und auch Henry Mayhew, der als Pionier der soziologischen Studien zu den Unterschichten Londons gilt, erfasste den Verkehr nach strengen Kriterien in ausführlichen Tabellen.[784]

Die größte Sorgfalt der Datenerhebung wendete William Haywood auf, der sich mit dem Holborn Viaduct (1863–1869) einen Namen als Ingenieur, Verkehrsplaner avant-la-lettre und als Architekt machte.[785] Die Ergebnisse der Erhebungen stützen sich gegenseitig: Die größte Menge an Verkehr wies die London Bridge auf, gefolgt von den Straßen um die Bank of England, dann Temple Bar. Auch in den 1860er Jahren übertraf die Zahl der Personen zu Fuß die derjenigen in Fahrzeugen aller Art. Weil es um Platzbedarf auf den Trottoirs, als Teil der Gesamtbreite einer Straße ging, differenzierte Haywood zwischen Männern, die den Großteil der zu Fuß gehenden stellten, und Frauen, die mehr Platz beanspruchten, allerdings ohne zu begründen, ob dies wegen der voluminösen Kleidung der Damen aus der oberen Mittelschicht und der Oberschicht oder wegen des erforderlichen Respektabstands nötig war.[786]

Insgesamt bestätigen die Daten das Klischee, dass in London ein Spazierengehen als Fußgänger oder Fußgängerin wegen des Mangels an Platz auf den Trottoirs und wegen des geschäftigen, zielgerichteten Verkehrs nicht möglich sei. Friedrich Engels macht 1844 aus der Beobachtung eines Symptoms eine sozialökonomische Analyse:

> Schon das Straßengewühl hat etwas Widerliches, etwas, wogegen sich die menschliche Natur empört. Diese Hunderttausende von allen Klassen und aus allen Ständen, die sich da aneinander vorbeidrängen, sind sie nicht alle Menschen mit denselben Eigenschaften und Fähigkeiten und mit demselben Interesse, glücklich zu werden? Und haben sie nicht alle ihr Glück am Ende doch durch ein und dieselben Mittel und Wege zu erstreben? Und doch rennen sie aneinander vorüber, als ob sie gar nichts gemein, gar nichts miteinander zu tun hätten, und doch ist die einzige Übereinkunft zwischen ihnen die stillschweigende, daß jeder sich auf der Seite des Trottoirs hält, die ihm rechts liegt, damit die beiden aneinander vorbeischießenden Strömungen des Gedränges sich nicht gegenseitig aufhalten; und doch fällt es keinem ein, die andern auch nur eines Blickes zu würdigen. Die brutale Gleichgültigkeit,

783 Vgl. zu den Anfängen der Statistiken in Paris Papayanis 1996, S. 38–46.
784 Mayhew 1861, Bd. 2, S. 282.
785 Haywood 1869.
786 Haywood 1869, S. 18. Die Relation Männer zu Frauen war 6 : 1 (Die Daten stammten von 1863).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

> die gefühllose Isolierung jedes einzelnen auf seine Privatinteressen tritt um so widerwärtiger und verletzender hervor, je mehr diese einzelnen auf den kleinen Raum zusammengedrängt sind; und wenn wir auch wissen, daß diese Isolierung des einzelnen, diese bornierte Selbstsucht überall das Grundprinzip unserer heutigen Gesellschaft ist, so tritt sie doch nirgends so schamlos unverhüllt, so selbstbewußt auf als gerade hier in dem Gewühl der großen Stadt. Die Auflösung der Menschheit in Monaden, deren jede ein apartes Lebensprinzip und einen aparten Zweck hat, die Welt der Atome ist hier auf ihre höchste Spitze getrieben.[787]

6.3 Risiken durch Verkehr

Es ist bemerkenswert, dass die Überlastung der binnenstädtischen Straßennetze in einem Zeitalter, das Schnelligkeit der Transporte als Bedingung für gute Geschäfte ansah, zwar in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zum Thema gemacht wurde, dann aber wieder aus der Diskussion verschwand, obwohl damals längst die Begradigungen von Straßen unter den Aspekt von Zirkulation und Sicherheit eingesetzt hatten. Zwischen Paris und London gibt es bei diesem Thema Zeitverschiebungen: In Paris begründete Gaspard de Chabrol 1825 vor der Assemblée nationale mit der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Hauptstadt für ganz Frankreich, dass der Unterhalt der Pariser Straßen aus dem Staatshaushalt zu finanzieren sei.[788] In London kam dieses Thema für die Landwege und städtischen Straßen in den 1860er Jahren auf und erhielt erst gegen Ende des Jahrhunderts größeres Gewicht. Möglicherweise waren aus Sicht der Händler und der Fabrikanten die Verzögerungen, die sich in der Stadt einstellten, gegenüber den Risiken und der langen Dauer von Transporten über Land und auf dem Seeweg eine zu vernachlässigende Größe.[789] Die Landstraßen waren jedenfalls schon im Ancien Régime erheblich verbessert worden, und der Sicherheit vor Raub zu Lande und zur See galt besonderes Augenmerk der jeweiligen Zentralmacht. Mit dem Bau der neuen London Bridge, die die Durchfahrt für Schiffe erleichterte, und dem Bau neuer Docks war der Transport zur See nach London deutlich erleichtert worden.[790] In einem Sektor aber, der Post, kam es auf Tempo an, und dies wurde 1814/1815 vor dem Bau des neuen General Post Office in London ausführlich abgewogen. Bei weitem nicht alle Händler waren von der Verlegung des Amtes aus der Lombard Street nach St. Martin's Le Grand angetan. Die

787 Engels 1972, S. 257. Die Ordnung der Fußgänger nach Richtungsströmen, die ein individuelles Verhalten unmöglich machen, wird auch von Weerth 1956/1957, Bd. 3, S. 46f. beschrieben.

788 Chabrol de Volvic, Gaspard de: Rede vor der Chambre des Députés, 14.05.1825, in: Archives parlementaires. 2. Serie. 1800–1860. Recueil complet des débats législatifs et politiques des Chambres Françaises, Bd. 45, 1825/26. 19 avril 1825–10 mai 1826, Paris 1880, S. 515–517.

789 Winter 1993, S. 21.

790 Borscheid 2004, S. 94–105.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Zeit beim Einlaufen der Post aus dem Ausland, die Erreichbarkeit für den Versand eigener Post und die Dauer der Fahrt, die die Kutschen bis zum Londoner Stadtrand aufwenden, wurden diskutiert. Dass einige Minuten eingespart würden, war nicht der wesentliche Grund für die Entscheidung zur Verlegung der Post, entkräftete aber die Sorgen der Kaufleute, die auf das rechtzeitige Eintreffen der Aufträge (»orders«) oder auch von deren Widerruf angewiesen waren.[791] Ähnliches wird auch für Paris diskutiert: Auch nachdem im Second Empire breite Straßen angelegt worden waren, fehlte es noch an Regeln, die einen Stau vermeiden halfen. Wagen für die schweren Lasten verstopften tagsüber die Straßen, auch zu den besten Geschäftszeiten:

> N'est-ce pas une honte que, dans notre orgueilleuse cité, à l'heure où les affaires exigent de rapides communications, où un retard de quelques minutes peut porter à de nombreux intérêts les plus graves préjudices à l'heure où ses produisent toutes les élégantes parisiennes, on voie des files de voitures obligées d'aller au pas […], tout simplement parce qu'en tête de file se trouve une charrette chargée de […] matériaux quelconques.[792]

William Haywood gehörte rund 20 Jahre nach Friedrich Engels zu den ersten, die den Zeitverlust auf den Londoner Straßen als Nachteil für die weitere ökonomische Entwicklung begriffen und die Händler daran erinnerten, dass bei weiterem Wachstum Londons – der Großraum hatte bereits mehr als dreieinhalb Millionen Einwohner – der Verkehr weiter zunehmen werde, folglich organisatorische und bauliche Maßnahmen ergriffen werden müssten.[793] Mit Blick auf Paris, das sich den britischen Besuchern der Weltausstellung von 1867 trotz der auch dort sichtbaren Verkehrsprobleme als Vorbild darbot, versuchte der *Metropolitan Traffic Act* eine zeitliche Entzerrung, indem der Schwerverkehr von Kohletransporten und sperrigem Baumaterial sowie die Abfuhr von Müll in die Nacht bzw. an den frühen Morgen vor 10 Uhr verlegt werden sollte. Selbstverständlich erhoben die Unternehmer Bedenken, die zusammengefasst vom Alderman Lawrence im Parlament vorgetragen wurden: Paris könne kein Vorbild für London sein, denn dort würden weniger und weniger bedeutende Waren – »trifles« – umgeschlagen. Zugleich legt Lawrence einen sozialen Konflikt offen: Gefahr für Leib und Leben entstehe nicht durch die Menge an Verkehr, sondern durch die Erhöhung des Tempos, die man mit den ge-

791 Report from the Select Committee on Intended Improvements in the Post-Office. Parliament: 1814–15 House of Commons Papers 235, Bd. 3, 179, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1814-003981?accountid=14571 [02.05.2024].

792 Louis Jourdan: L'Embarras de Paris, in: Le Siècle, 26.09.1860. Louis Jourdan war Redakteur des *Siècle*. Der Textsorte Zeitungsartikel ist geschuldet, dass mehrere Adressaten und Adressatinnen, vom Präfekten über die Geschäftsleute bis zu den Damen aus der Oberschicht, angesprochen werden.

793 Zu dieser Rolle Haywoods vgl. Winter 1993, S. 22–26. Das Thema wird wieder aufgegriffen von Barry 1899, bes. S. 15–17.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

planten Maßnahmen anstrebe. Der Gentleman, der seine Wohnung und seine Gäste zur Dinner Party warten lasse, »and not having allowed himself sufficient time to drive there, missed his train, spoiled his dinner party, and then wrote next day to The Times«, sei selbst schuld, könne indessen seinen Einfluss im House of Lords geltend machen, der Kohlenhändler dagegen nicht. Er müsse nun mehr Fahrzeuge und mehr Personal einstellen, um die Menge an Lieferungen auf demselben Niveau zu halten.[794] In dem typischen Londoner Kompromiss wurde den Ordnungskräften vor Ort das Recht eingeräumt, den Verkehr bei Bedarf zu regulieren; die von den Fachleuten gewünschte Gesamtkonzeption für das Straßennetz in London blieb aus.

Die Bilder Gustave Dorés vom Londoner Verkehrsstau entstanden für das gemeinsam mit dem Journalisten William Blanchard Jerrold konzipierte Buch *London. A Pilgrimage*. Sie hatten im Unterschied zu der illustrierten Wochenpresse nicht auf die Sensibilitäten der Abonnentinnen und Abonnenten Rücksicht zu nehmen.[795] Das Buch wurde 1867 konzipiert, Doré hielt sich 1868 in London auf, die Arbeit wurde in Folge des Deutsch-Französischen Kriegs abgebrochen.[796] Die eigenmächtige Edition einer französischen Ausgabe mit Text von Louis Énault 1876 verschlechterte das Klima zwischen Jerrold und Doré weiter.[797] Obwohl das Buch ein Torso blieb, durchzieht der soziale Kontrast alle Kapitel der englischen Buchfassung von 1872. Die Forschung geht davon aus, dass Jerrold die Themen vorgab und Doré auch als Führer in die Elendsviertel der Stadt diente.[798] Doré fertigte auf den Schauplätzen sehr flüchtige Skizzen an, die er anschließend zu Vorlagen für die Holzstecher ausarbeitete. Die Wahl des Standorts lag offenbar in seiner Hand, und im Unterschied zu den Zeichnern für die Presse entschied er sich für den Blick von oben, für die Übersicht auf die Menschenmenge in der Mehrzahl der ganzseitigen Bilder. Dabei variiert er aber den Abstand zur Szenerie. Große Nähe – man kann einen Platz des Zeichners auf dem Verdeck eines Busses annehmen – und der Ausschnitt, der ohne Öffnung zum Himmel das Blatt bis zum oberen Rand mit einer unübersehbaren Menschenmenge füllt, wollen dem Betrachter, der Betrachterin, die Teilnahme an der Situation selbst suggerieren. In *A City Thoroughfare* ist die Straße selbst im Bild nicht zu identifizieren, und auch der Titel gibt keine Hilfe (Abb. 157).

794 Official report [...] session of the [...] Parliament of the United Kingdom of Great Britain and Ireland, Bd. 189 = 24.7./21.8. 1867 = 30th Victoriae, Vol. 5, 14.08.1867, Sp. 1529, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t71.d76.cds3v0189p0-0017?accountid=14571.

795 Jerrold/Doré, Gustave 1872. Zu Jerrold hier nur Slater, Michael: Jerrold, (William) Blanchard (1826–1884), in: The Oxford dictionary of national biography, 2004, https://doi.org/10.1093/ref:odnb/14790.

796 Nadel 1976; Woods 1978; Nadel 1980a; Skilton 2014; Kaenel 2014.

797 Énault/Doré 1876.

798 Zur Genese vgl. die in Anm. 796 genannte Literatur. Sie stützt sich vor allem auf die Biografie, die Jerrold nach Dorés Tod verfasste (Jerrold 1891).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



157 Gustave Doré/Desiré Quesnel: A City Thoroughfare/Encombrement, Bibliothèque nationale de France.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Szene ist mit Wagen so dicht gepackt, dass im Einzelnen unklar bleibt, wie die Gespanne vollständig Platz finden sollen. Einige Motive stechen dennoch heraus: der hoch mit Packen beladene Wagen im Zentrum aufgrund seiner Dimension und der Beleuchtung, die Omnibusse auf der rechten Seite und der vom unteren Bildrand überschnittene Wagen mit den Fässern. Sie stechen heraus, weil sich hier Formen wiederholen, nämlich die Reihen von Zylindern oder Helmen, von eckigen Busfenstern und runden Fässern. Der nach vorne herauswinkende Polizist dagegen ist eine Einzelfigur und zwar gut sichtbar, aber es bleibt offen, wem der vergebliche Versuch dieser Verkehrsregulierung gilt. Will er dem Adligen, der ungerührt vom Trubel in seiner Kutsche in ein Buch vertieft bleibt, Platz verschaffen? Die Gruppe an Polizisten auf dem offenen Wagen ist ebenso blockiert wie mehrere Planwagen. Doré gibt eine reine Männergesellschaft zu sehen, mit etwas Anstrengung lässt sich am linken Rand der Menge auf den Trottoirs vielleicht eine Frau mit Haube und Umschlagtuch ausmachen. Jerrolds Text liefert die Tonspur und den Ort zum Bild:

> In the thoroughfare itself immense vans and drays in hopeless confusion to the stranger's eye, yet each slowly tending to its destination: a hurly-burly of clanking hoofs and grinding wheels, and clinking chains, and wheezing cranes, to a chorus of discordant human voices, broken by sharp railway whistles, and the faint thuds of paddles battling with the tide – this is Thames Street.[799]

Der Versuch zu einer Synästhesie des Verkehrs auf der Straße stellt vielleicht einen Überrest aus dem Konzept für das Buch dar, das die Stadt zur Gänze und in all ihren Aspekten in Bild und Text vorstellen wollte. In der Kritik kam das Buch nicht gut an. Das lag nicht daran, dass es ein Fragment blieb – von den geplanten 33 Kapiteln reichte das Material nur für zwölf. Die Kritik galt nicht den vielen ganzseitigen Tafeln und den Vignetten, die das Elend der Londoner Arbeiterschaft und der Arbeitslosen thematisierten, denn durch die britischen Sozialreportagen der 1850er Jahre war dieses Thema längst präsent. Vielmehr störte man sich an der Uniformität der Physiognomien, die so ganz »unenglisch« erschienen, und an einem Mangel an Genauigkeit in der Darstellung der Schauplätze.[800] Allerdings war das Publikum irritiert, denn damit verstießen die Bilder, nicht der Text, gegen eine Erwartungshaltung, die sich anhand derartiger Produkte auf dem Buchmarkt herausgebildet hatte: Eine Stadtbeschreibung sollte aktuell sein und doch historische Wurzeln für den gegenwärtigen Zustand aufzeigen; selbstverständlich mussten die Glanzpunkte aus der Geschichte der Stadt ebenso wie jährliche Ereignisse aus dem Festkalender präsentiert werden. Ab etwa der Mitte des Jahrhunderts konnten auch Missstände

799 Jerrold/Doré 1872, S. 21f.
800 Nachweise bei Nadel 1980a, S. 160; Kaenel 2014, S. 126.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

wie die sozialen Folgen der Industrialisierung zum Thema gemacht werden.[801] Eine große Bandbreite an literarischen Formen war akzeptiert, Reportagen wie sie Jerrold teilweise im Buch nutzt, werden als Form aus der Presse übernommen. Genauigkeit war zwingend – das galt auch für die Bilder, in denen Karikatur nicht angebracht und Wahrhaftigkeit gegenüber dem Gegenstand als »moral« unerlässlich war.[802] Das Buchformat von *London. A Pilgrimage* und der Titel ließen ein Buch für den Dressing Room, modern gesprochen: ein Coffee-Table-Book, erwarten.

Das Bild des »Thoroughfare«, das in der französischen Ausgabe wertend als »Encombrement« tituliert wird, illustriert das zweite Kapitel der Londoner Ausgabe, das »The Busy River Side« darstellt. Jerrold feiert dort die »working class«, das »hard solid work«, und führt weiter aus, dass Arbeit in allen Klassen der Londoner Gesellschaft, auch im Westend, das wesentliche Merkmal Londons sei. Auf hundert Männer, die ihrer harten Arbeit nachgingen, komme vielleicht ein Trunkenbold. Jerrold bleibt also der Grundstimmung solcher Bücher verhaftet, die im Staunen über die Größe, über technische Besonderheiten und über die Masse an Arbeitskräften ein grundsätzlich positives Bild der Stadt zeichnen. Anders Doré: Seine Bilder standen außerhalb der Konventionen, die sich in der britischen Kunst für Grafiken und für Gemälde herausgebildet hatten. Sie waren nicht »realistisch« – so wie es die Bilder in der Presse sein sollten. Die Illustrationen, die in der Presse den Verkehrsstau bebilderten, hatten die Menschenmenge noch in eine zwar sozial inhomogene, aber doch als Individuen beschriebene Gruppe zerlegt. Im Unterschied zu den oben vorgestellten Illustrationen sind Dorés Bilder keine Repräsentationen einer zwar vielfältigen, aber im Detail durch Typisierung auflösbaren Menge. Im Stau der Menge lassen sich nur die Polizisten, die durch ihre Uniformen als Untermenge herausgehoben werden, identifizieren. Die Menge besteht aus zwar bis in den Mittelgrund zählbaren, aber homogenen Figuren, mit kaum unterschiedener Physiognomie. Die Lesbarkeit der Gesellschaft auf den Straßen, die Literatur und Bilder bis dahin behauptet hatten, verweigerte Doré und setzte an deren Stelle eine unauflösbare Anonymität. Die in der Forschung seit Siegfried Kracauer und Walter Benjamin weit verbreitete Auffassung, dass erst die Fotografie und mehr noch der Film als Medien zu einer adäquaten Darstellungsform der großstädtischen »Masse« gefunden hätten, muss angesichts von Dorés Grafiken revidiert werden.[803]

In der Abfolge der Bilder und der Kapitel, die vermutlich von Jerrold stammt, zeigt das Buch die Bedeutung von London als Umschlagplatz von Waren aller Art. Vorgeführt werden die Techniken des Entladens und des Transports aus und in die

801 Ein Vorläufer des Buchs ist Miller 1852, mit Holzstichen nach John Wykeham Archer.

802 Vgl. dazu anhand des dreiteiligen Zyklus von Londoner Tageszeiten von William Powell Frith (1863), dessen Ausführung unterblieb, Bills 2006, S. 43–46.

803 Kracauer 1963; Benjamin, Charles Baudelaire, 1991, vgl. dazu Gamper 2010, bes. S. 89–91.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Lagerhäuser, die Maschinen, vor allem aber auch die menschliche Arbeitskraft, an der es in London jedenfalls nicht zu mangeln scheint. Erst im vierten Kapitel wird mit der nächtlichen Umgebung der Westminster Bridge die Kehrseite der Geschäftigkeit des Tages vorgeführt: Obdachlosigkeit und Elendsquartiere. Dorés Vignetten mit Einzelfiguren schließen dicht an die zahlreichen älteren Bilderserien zum Straßenvolk an. Dessen Menge und die Kombination mit den von oben aufgenommenen Ansichten der Wohnquartiere, die so wiederum die Masse und damit die Größe der sozialen Frage visualisieren, lassen die Beteuerungen des Textes als unglaubwürdig erscheinen. Die Londoner Ökonomie scheint dem Buch zufolge ausschließlich auf dem weltumspannenden Handel zu beruhen. Eine Gefährdung bewirkt jedoch nicht der Stau der Waren und Menschen auf den Straßen, sondern die katastrophale Dimension des Elends der Bevölkerung, aus der sich die Arbeitskräfte rekrutieren.

Der Verkehrsstau blieb ein Thema der illustrierten Presse, driftete aber aus der Wochenpresse ab in den *Punch*, der in den 1880er Jahren regelmäßig entsprechende Szenen aufnehmen und so seine sozial gemischte Leserschaft mit den Unannehmlichkeiten des Londoner Alltags unterhalten sollte.[804] Nicht einmal die Gefährdung der zu Fuß gehenden, die immerhin noch um die Jahrhundertmitte Thema der Bilder war, blieb hier übrig. Das Risiko, dass Post und Waren ihre Adresse nicht rechtzeitig erreichten, Feuerwehren, Polizei und Militär blockiert wurden, verschwand aus den Bildern. Bis hinein in das Thema des Verkehrs bildeten die für die Presse tätigen Zeichner die Stadt nach den Vorstellungen der Bourgeoisie, als eine den Interessen des Kapitals gehorchende, abgesehen von Unannehmlichkeiten der täglichen Verstopfung mancher Straßen sorgenfreie Großstadt.[805] Bei kaum einem anderen Thema der Straße liefen Expertenmeinung und veröffentlichte Bilder so weit auseinander wie beim Thema Verkehr auf Londons Straßen.

6.4 Ausweichmanöver: Passages/Arcades

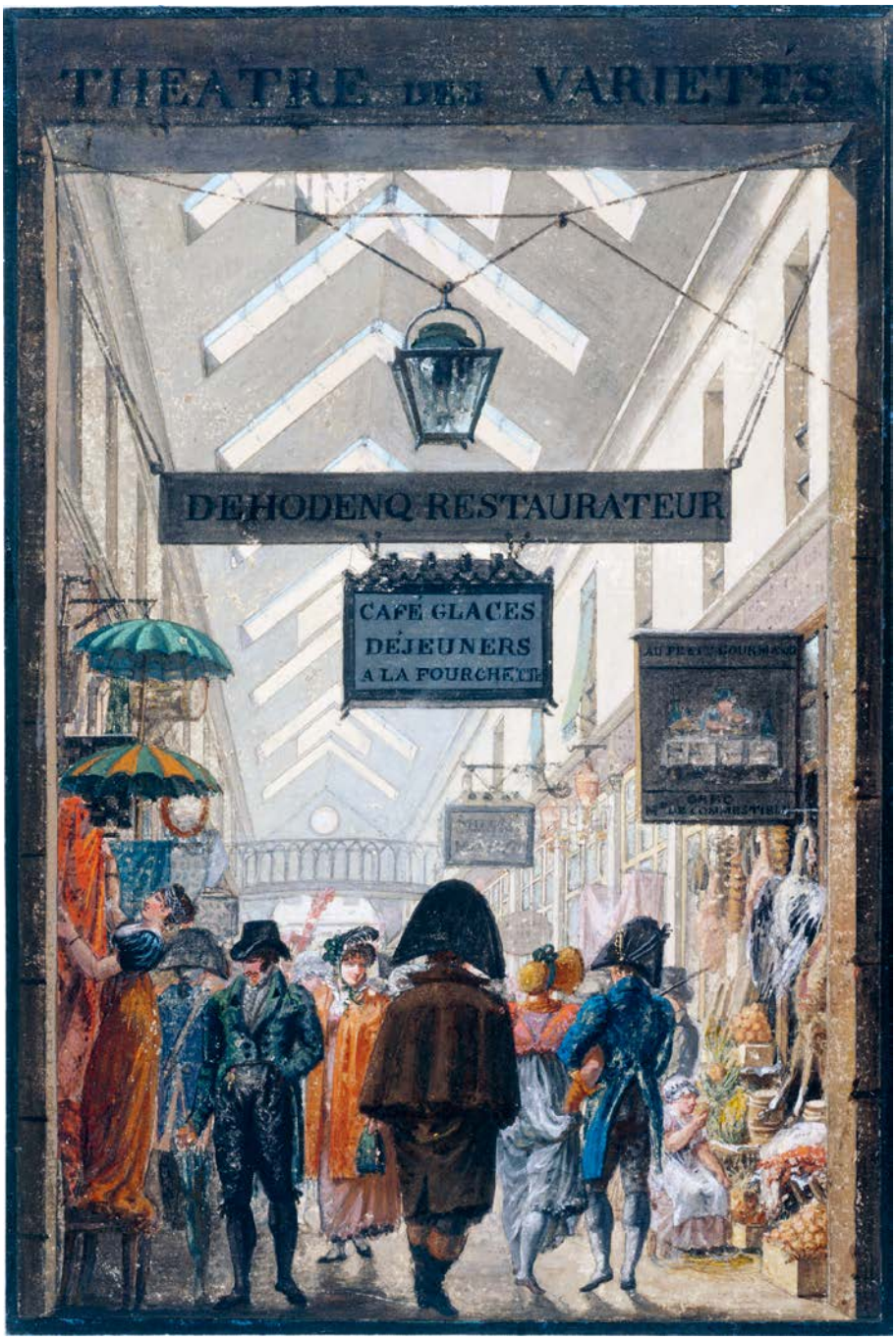
Ein unbekannter Zeichner lässt uns zu Beginn des 19. Jahrhunderts einen Blick in den Passage des Panoramas, einen überdachten schmalen Gang zwischen dem Boulevard Montmartre und der Rue de Saint-Marc, werfen (Abb. 158).[806]

804 In den 1880er Jahren zeichnet Alfred Chantry Corbould regelmäßig Szenen von Blockaden des Verkehrs für den Punch, z. B.: *Street Puzzle. To find Law and Order. Strand, 10.45 P.M.*, in: The Punch, 10.09.1887. Vorzeichnungen von Corbould befanden sich im Kunsthandel (https://www.abbottandholder.co.uk/alfred-corbould/ 20.02.2024). Vgl. auch den sonst für seine Elendsreportagen bekannten *The Graphic* vom 17.07.1875 mit *London sketches – Regent Circus, Oxford Street. During the Season* von Godefroy Durand.

805 Papayanis 1996, S. 167f.

806 Musée Carnavalet, Inv. Nr. D.6045. Stilistisch ähnelt das Blatt Arbeiten von Georg Emanuel Opiz

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



158 Passage des Panoramas, Aquarell und Gouache, Paris, Musée Carnavalet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Passage, die zwischen dem Théâtre des Variétés und den Panoramen vom Boulevard abzweigte, war 1799–1800 von einem Unternehmer auf dem Gelände des Hôtel de Montmorency-Luxembourg errichtet worden und sollte 1834 zu einem verzweigten System an Gängen erweitert werden. Dem Grunde nach handelte es sich um eine Immobilienspekulation; anstelle der Mischbebauung aus Wohn- und Geschäftshäusern, wie sie im Ancien Régime auf dem Gelände zahlreicher Adelssitze erfolgte, wurde hier die neueste Form für eine einträgliche Bewirtschaftung des Bauplatzes gewählt. Die Gouache zeigt, dass die Galerien des Palais-Royal für die Nutzung des Passage des Panoramas das Modell darstellten; das Oberlicht war dort in der Galerie de Bois und nachfolgend in einigen weiteren Pariser Passagen eingebaut worden. Der Zeichner interessiert sich sowohl für die Architektur als auch für die Personen, die sich in ihr aufhalten oder sie passieren. Es ist Tag. Das Licht fällt durch die schmalen Oberlichter im Satteldach, so dass die Personen kurze Schatten werfen. Die Wände der Galerie zeigen einheitliche, verglaste Ladenfronten mit einem breiten Gebälk, auf das die Namen der Geschäfte geschrieben werden können, und einen *Entresol* mit Fenstern, die in der Achse der Oberlichter stehen und so Licht erhalten. Zwei Fenster sind mit Markisen versehen. Ein Steg führt quer zwischen den Panoramen über diesen Weg; der Ausgang nach Norden, zum Boulevard hin, ist zu erkennen.

Der Bewegungsraum ist voll. Ladenschilder hängen in ihn hinein, Waren breiten sich vor den Läden aus: rechts eine Händlerin mit Wild, Obst und Gemüse, dann ein Laden mit Textilien; links ebenfalls ein Laden mit Textilien, sie werden von der Verkäuferin, die dazu auf einen Schemel gestiegen ist, arrangiert; dann Schirme in allen Farben. Quer über allem hängen das Schild eines Restaurants[807] und eine Lampe. Es handelt sich um einen *Réverbère* – eine Öllampe mit Reflektor, die zum Anzünden mittels der Drähte heruntergelassen werden kann. Weitere kleine Lampen sind vor den Ladenfronten zu sehen. Es herrschen Gedränge und eine durchweg sexualisiert gezeigte Begegnung von Frauen und Männern. Rechts hat ein Soldat eine Prostituierte am Arm; links betrachtet ein Zivilist die Beine der Verkäuferin, und die Frau im

(Opitz). Das Blatt ist abgebildet bei Geist 1978, Abb. 202. Zur Baugeschichte der Passage vgl. Geist 1978, S. 262–266; Lemoine 1989, S. 146–154.

807 Dehodenq ist 1799 noch als »aubergiste« unter der Adresse 66, quai Bernard verzeichnet (Almanach du commerce 1799, S. 19). Als »limonadier« erscheint er 1809 und 1815 unter der Adresse 8 (bzw. 7), boulevard Montmartre (Almanach du commerce 1809, S. 215; Almanach du commerce 1815, S. 219). Der »Marchand des Comestibles Grec«, dessen Ladenschild rechts zu sehen ist, ist 1809, S. 21, verzeichnet. Der Händler mit Schirmen hieß Ventos (ebenda, S. 247). Insgesamt war die Bandbreite an Sparten groß, sie sind dem gehobenen (bzw. Luxus-)Bedarf zuzuordnen. Mehrere Geschäfte wurden von Frauen geführt. Fassade und Innendekoration des *Patissier* Noël nach Entwurf von Charles-François Viel sind durch Thiollet 1837, Taf. 40, überliefert. Montigny 1825, Bd. 1, S. 158–172, dokumentiert bereits eine andere Belegung der Passage mit Geschäften, ebenso Pain 1828, S. 31f.; Kermel 1833, S. 50–53.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

orangefarbenen Mantel wird gleich auf den Soldaten mit dem Zweispitz treffen, den wir vom Rücken sehen.

Das Blatt projiziert das Klischee der Passagen als Aufenthaltsort von Sexarbeiterinnen, das die Reisebeschreibungen als Phänomen der Abend- und Nachtstunden erfassen, auf den hellen Tag. Es zeigt eindrücklich, dass der Passage des Panoramas als Ort für Geschäfte mit Luxuswaren diente, nicht als Weg ungestörter zügiger Verbindung von dem stark frequentierten Boulevard nach Süden in die Innenstadt. Es war nur langsam voranzukommen, es gab Dinge und Personen zu sehen sowie Speisen zu genießen. Der Passage des Panoramas – hier stellvertretend für die große Zahl an überdeckten Passagen des Directoire und des Empire – konkurrierte mit den Geschäftsstraßen, die Vorzüge und Nachteile aus dem lebhaften Straßenverkehr zogen.

Die Forschung zu den Passagen ist – auch unter dem Eindruck von Walter Benjamins Passagenwerk – den Beschreibungen der Zeitgenossen gefolgt und hat sich vor allem für diese überdachten, durch Oberlicht und Lampen beleuchteten Galerien interessiert. Sie hat deren Ambivalenz als Außen- und als Innenraum herausgestellt, der mitsamt dem Angebot an »überflüssigen« Gegenständen wie modischen Accessoires und der Gastronomie die Kommerzialisierung des Stadtraums paradigmatisch vergegenwärtigte.[808] In der Tat befanden sich alle diese »Passagen« auf privatem Grund und sorgten für Mieteinnahmen, in Paris und in London. In London war wohl der Exeter Change am Strand ein erstes Beispiel (Abb. 21/22). Er war als paralleler Fußweg von einer der lebhaftesten Straßen getrennt; Verkäuferinnen boten dort in offenen Ständen Luxuswaren dar – Frauen, nicht Männer wie sonst in den Londoner Shops. Diese Mischung aus Marktstraße sowie Schutz vor Verkehr und Wetter genügte bald, vielleicht auch unter dem Eindruck der Pariser Entwicklungen, nicht mehr. Die Burlington Arcades, die 1818 auf dem Gelände des Stadtsitzes durch den Earl of Burlington errichtet wurden, zweigten von Piccadilly ab, erwirtschaften dem Besitzer beträchtliche Einnahmen und sollten mit ihren eleganten Ladenfassaden zu einer der Attraktionen Londons werden.[809] Eine große Zahl an Passagen in Paris war jedoch nicht überdacht und diente zur Erschließung der Parzellen bzw. zur Verkürzung der Fußwege. Als Beispiel seien die teilweise erhaltenen schmalen Fußwege zwischen der Rue du Faubourg Saint-Denis und der Rue du Faubourg Saint-Martin genannt.[810]

808 Benjamin, Charles Baudelaire, 1991, S. 539. Benjamin, Exposés, 1991. Vgl. Geist 1978; Schaper 1988, bes. S. 17–41; Lemoine 1989; Moncan 2018.

809 Zur Baugeschichte vgl. Geist 1978, S. 203–207; Morrison 2003, S. 94–102; Morrison zeigt als Frontispiz eine Innenansicht des Exeter Change. Vgl. auch Morrison 2006. Eine Ansicht und einen Grundriss der Burlington Arcade enthält das sogenannte Skizzenbuch Hittorffs von seiner Londonreise 1820/1821 (Wallraf-Richartz-Museum & Fondation Corboud, Graphische Sammlung, Inv. Nr. 1936/034, ZB 018, unpubliziert).

810 Vgl. Jacoubet 1836, Blatt 15 (Passage du Prado; Passage de l'industrie, Passage Brady, Passage du désir). Die Passagen wurden durch den Durchbruch des Boulevard de Sébastopol gekappt.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Bandbreite der baulichen Lösungen und der Nutzung erkennt Auguste Luchet, der als linksgerichteter Journalist 1834 den Beitrag zu den Passagen im *Nouveau Tableau de Paris* publiziert.[811] Er analysiert sie unter dem Aspekt der Konkurrenz zur Geschäftsstraße. Luchet hatte als Angestellter in einem Laden mit Kurzwaren in der Rue Saint-Martin gearbeitet, kannte also das Metier von innen. Die Erfindung der Passagen schreibt er der Verkehrsdichte auf den Pariser Straßen zu, sie seien angelegt, um die Fußwege zu verkürzen. Nostalgisch blickt er auf die Zeit des »ehrlichen Kaufmanns« und der guten Nachbarschaft im Quartier zurück, die durch den Wettbewerb und den Zwang zum Gewinn zunichte gemacht worden sei.

> Mais à mesure que le luxe s'étendait comme une tache d'huile par toute la cité, à mesure que les dieux tombaient et disparaissaient en débris pour ne plus laisser sur l'autel qu'un symbole unique, la pièce de cent sous; l'argent, seul sang qui coulât dans les veines de la ville, se mit en cabriolet pour circuler plus vite, et les rues de Paris présentèrent bientôt leur effrayant spectacle d'aujourd'hui: spectacle de chocs et de heurts et d'écrasemens continuels, où l'on dirait la moitié de la population payée pour galoper incessamment après l'autre.[812]

Luxus ist also das Übel, dass sich als ölige Lache über die Stadt ausbreitet; so habe das »monstre géant« der Spekulation die Passagen erfunden. »La marchandise et la marchande étaient bien en vue, et de forme bien engageante«, besonders im Kunstlicht des Abends, so dass der »bon Parisien« sich vom Lärm der Straße dem Flanieren hingeben könne. Zwar kann Luchet in der Textsorte des »Tableau« keine ökonomischen Theorien ausbreiten, aber dass die Kommerzialisierung des Stadtraums sich in den Passagen exemplarisch verdichtete – das macht er eindrücklich klar. Allerdings schrieb er in einem Moment, in dem sich bereits die ersten Erfolge in der Aufbesserung der Pariser Geschäftsstraßen und der Niedergang der Passagen abzeichneten:

> Au reste les passages sont aujourd'hui à leur apogée. Ils ne peuvent que décroître. La rue conspire contre eux. La rue se fait grande et large, se borde de portiques couverts, et adopte le trottoir. La rue est sauvée.[813]

811 Luchet 1834/1835.

812 Luchet 1834/1835, S. 102–103. Den Abschnitt übernimmt teilweise unverändert in deutscher Übersetzung Kolloff 1849, S. 113–115.

813 Luchet 1834/1835, S. 112.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

6.5 Zeiten ohne Tageslicht

Voller Bewunderung konstatieren Reisebeschreibungen den Glanz der Londoner, später auch der Pariser Ladengeschäfte in den Abendstunden. Zu diesen Effekten trugen die Beleuchtung in den Läden und die Straßenbeleuchtung bei. Zunächst waren es die Argandlampen, deren Docht die Lichtmenge vergrößerte und die damit auch über die Reverberen, die Öllampen mit Spiegeln, hinausgingen. Der entscheidende quantitative und qualitative Sprung erfolgte mit der Gasversorgung: in der Beleuchtung der Straßen, dann auch der Läden, zuerst der Straßen im Zentrum Londons, dann auch in Paris, parallel dazu in den Geschäften, in den Manufakturen und in den Fabriken und spät erst in den Wohnungen. Die helle Beleuchtung mittels Gas wurde zwar in beiden Städten unter verschiedenen Aspekten des Risikos kontrovers diskutiert, sie war aber von Anfang mit Luxus konnotiert, denn in London wurde sie zuerst 1805 in Pall Mall, in Paris 1816 und 1817 im Passage des Panoramas installiert.[814] Die Kugelleuchten in der Galerie Véro-Dodat waren attraktiv, aber die exzessive Beleuchtung wird schon 1828 als Quelle unerträglicher Hitze und schlechter Luft beschrieben.[815] Mit der neuen Technik wurde für die Beleuchtung der Schaufenster weiter experimentiert. 1848 waren die Schaufenster des Verlags Aubert, der von Karikaturen lebte, mit Strahlern ausgestattet worden: Von außen warfen verspiegelte Gaslampen Licht auf die im Fenster ausgestellten Grafiken, vor denen sich eine große Menge an Schaulustigen drängt. Der Holzstich nach Zeichnung von Henri Valentin, der am 9. Dezember 1848 einen Beitrag über Formen der politischen Kommunikation in *L'Illustration* schmückte, bietet zugleich eine Art Katalog über die Formen der Beleuchtung an der Place de la Bourse: Laternen auf hohen Ständern, die von der Stadt betrieben werden, Laternen an der Hausfassade, die der Eigentümer betreibt, und die Strahler, deren Licht die größte Helligkeit erzeugt (Abb. 159).[816]

Die Forschung zur Nacht in der Stadt hat sich intensiv um die Geschichte der Beleuchtung und um das Spannungsverhältnis zwischen Vergnügungen einerseits, Sicherheitsbedürfnissen bei der Benutzung der Straßen andererseits gekümmert.[817] Beleuchtung förderte nicht nur den Absatz der Waren, sondern war Bestandteil des Re-

814 Geist 1978, S. 96; Pain 1828, Bd. 1, S. 31f. Montigny 1825, S. 166, beschreibt, dass zuerst die rechte Seite der Passage (vom Boulevard aus gesehen) mit Gaslampen bestückt war, während gegenüber noch *réverbères* benutzt wurden. Dies habe dem Geschäft auf dieser Seite geschadet. Zu der Differenz zwischen England und Frankreich, Risiken zu diskutieren und zu bewerten, vgl. Fressoz 2007.

815 Pain 1828, Bd. 1, S. 35f.

816 L'Illustration 12, Nr. 302, 09.12.1848. Der Stich wurde auch aufgenommen in: Texier 1852/1853, Bd. 2, S. 164. Texier bietet eine ausführliche Geschichte der Straßenbeleuchtung (Bd. 2, S. 234–239). Von ähnlichen Formen der Beleuchtung berichtet Dodd 1843, S. 392.

817 Pontich 1884, S. 429–446, zur Geschichte der Beleuchtung bis in die Dritte Republik; Schivel-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



159 Henri Valentin: Les caricatures politiques chez Aubert, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

pertoires an Sicherheitsmaßnahmen. Es steht außer Frage, dass die Ausweitung der Beleuchtung seit den 1820er Jahren die Lebensumstände und die Erfahrung von Stadt massiv veränderte. Hier soll jedoch nicht das »Nachtleben« der Oberschichten analysiert werden, zumal die Straße zwar den Weg zu den Stätten des Vergnügens, nicht aber Ort des Vergnügens selbst darstellte, wie Joachim Schlör hervorhebt.[818] Es sei dagegen an erster Stelle akzentuiert, dass zum einen des Nachts wie von altersher zahlreiche Arbeiten zur Versorgung der Stadt erfolgten.[819] Zum anderen verlängerte die Gasbeleuchtung den Arbeitstag sehr vieler Frauen und Männer in den Ladengeschäften und Fabriken in die dunklen Stunden des Tages und zwang sie, die langen Fußwege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in den mehr oder weniger gut beleuchteten Straßen zurückzulegen.[820] Wenn die Reiseliteratur darüber schreibt, dass

busch 2004; Schlör 1994; Delattre 2003; Nead 2000, S. 83–146; Ekirch 2006; Da Costa Meyer 2022, S. 118–127.

818 Schlör 1991, S. 28f., S. 48f.

819 Delattre 2003, S. 305–366.

820 Delattre 2003, S. 366–375; Da Costa Meyer 2022, S. 124.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



160 William McConnell (Zeichner): Eight O'Clock A. M.: Opening Shop, Holzstich.

man sich abends und nachts vor den Prostituierten hüten müsse und dass sich nach Anbruch der Dunkelheit keine ehrbare Frau mehr ohne männliche Begleitung zeigen solle,[821] dann verkennt dieser männliche und vom Wohlstand geprägte Blick auf die Nutzung der Straße, dass viele Frauen bei Dunkelheit von ihren Arbeitsorten in die Peripherie der Stadt unterwegs sein mussten und Belästigungen ausgesetzt waren. Der Arbeitstag war auch in den Läden lange. So waren die Angestellten vor 8 Uhr morgens damit beschäftigt, die Planken von den Schaufenstern zu nehmen, das Glas zu reinigen, das Trottoir zu fegen, oft auch nass zu reinigen. Georges Augustus Sala hat diese Vorbereitungen in seinem *London twice round the clock* auf 8 Uhr angesetzt und zusammen mit dem Zeichner William McConnell präsentiert (Abb. 160).[822]

Es ist die Stunde, in der die Geschäftsstraßen in der City zum Leben erwachen. Während noch eine Lumpensammlerin in den letzten Dreckhaufen des Vortages nach Wertvollem sucht, lässt sich gleich daneben ein Herr die Schuhe putzen, da wo dem Schuhputzer unter der Gaslaterne ein Standort zugewiesen ist und wo er

821 London und Paris 2, 1798, S. 42.
822 Sala 1862, S. 76. Vgl. dazu Waters 2025.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

den Verkehrsfluss nicht stört. Gehilfen heben die hölzernen Tafeln aus ihrer Führung vor den Fenstern und reinigen die Scheiben von hohen Leitern aus, während etwas höherrangige Verkäufer dabei sind, die Waren im Inneren des Ladens zu drapieren. Es ist ersichtlich, dass die Läden nach Schließung und Verbarrikadierung jede Attraktion verloren, auch wenn es nach und nach üblich wurde, die Außenseiten der großen Tafeln zu dekorieren. Den Stand der Dinge beschreibt Charles Dodd, kurz bevor Rollläden üblich wurden:

> The splendour of modern shops has in some cases reached to the shutters themselves, which are highly polished, and not unfrequently figured and decorated with gold; while in the recently-constructed windows of large dimensions sliding shutters of sheet-iron are occasionally used. When the shutters, whatever be their kind, are taken down, we soon see busy indications of cleansing operations going on: how sedulously the glass is wiped, the floor swept, the counters dusted, let the busy apprentice tell. Then comes the shopman or the master, who lays out in the window the goods intended to be displayed that day. Some trades, it is true, allow the goods to remain in the window all night; but in many the shop-window is cleared every evening, again to be filled the next morning.[823]

Da es in London und in Paris keine Ladenschlusszeiten gab,[824] wollte man abends und nachts von der Neugier der Kaufinteressenten profitieren und hielt den Laden offen, auch über 11 Uhr abends hinaus.

> Ten o'clock at night was our ostensible hour for shutting up five days in the week; but there was often work to do after that time, which would last another hour or two, excepting on wet nights, when, perhaps, we might close a little earlier. On Saturday nights we shut up at twelve o'clock, and I have often been in the shop helping to straighten up till two and three o'clock on Sunday mornings.[825]

In London erwirkte das *Early-closing movement*, das seit 1842 aktiv war, in den 1860er Jahren kürzere Ladenöffnungszeiten an den Samstagen.[826] Das hatte einen unbeabsichtigten Effekt: Die Konsortien, die Straßenbeleuchtung betrieben, »left the streets to dim and insufficient light of the ordinary gas-lamps«.[827]

---

823 Dodd 1843, S. 398f.

824 Dies ist zu unterscheiden von den Regelungen zu *curfew* bzw. *couvre-feu,* die in den Schließzeiten der Gastronomie weiterlebten (zur Polizeistunde vgl. Schlör 1991, S. 98–110; Delattre 2003, S. 202–211).

825 Ablett 1876, S. 7. Zum Arbeitsbeginn schreibt Ablett nichts.

826 Nead 2000, S. 85f.

827 Aus: The last omnibus, in: Penny Illustrated Paper, 03.02.1866, S. 75, hier zitiert nach Nead 2000, S. 87.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Damit war man partiell wieder auf dem Stand, der die Anfänge der Straßenbeleuchtung, auch der mit Gas, bestimmt hatte: Die Errungenschaften des Straßenlichts wurden in den Großstädten zunächst nur in den Hauptachsen der Zentren eingerichtet, nur hier rentierte es sich für die Konsortien, die Leitungen zu verlegen. Dabei gab es durchaus Unterschiede zwischen den Städten, und die mangelhafte Beleuchtung der Pariser Straßen gehört seit der Jahrhundertwende zu den Topoi in den Stadtbeschreibungen. Licht kam vor allem aus den Läden. Die über der Straße aufgehängten mit Öl betriebenen Lampen sind zwar ein wichtiges Motiv in zahlreichen Bildern, sie reichten aber nicht aus, um die Straßen gleichmäßig zu beleuchten. Carl von Berkheim schreibt in seinen Briefen, die auf einen Pariser Aufenthalt in den Jahren 1806 und 1807 zurückgingen:

> Un objet excessivement négligé, c'est la manière d'éclairer la ville, qui est réellement au-dessous de la critique. Il semble qu'on a calculé beaucoup sur la clarté que répandent dans les rues les boutiques, qui sont ouvertes jusqu'après les onze heures de la nuit, car cette heure une fois passée, et les boutiques fermées, on a toute la peine du monde à voir clair, tant parce que les réverbères sont placés à une très-grande distance les uns des autres, que parce qu'ils ne jettent qu'une faible clarté, ce qui provient, ou du défaut d'huile, ou du défaut de propreté.[828]

In London waren die Lampen an den Fassaden montiert, was die Hausbesitzer und Mieter motiviert haben könnte, die Lampen gut zu versorgen (Abb. 45). Seit sie mit Gas gespeist wurden, standen die Laternen am Straßenrand auf dem Trottoir und wurden so zu einem häufigen, prominenten Bildmotiv (Abb. 28). London war besser mit Licht besser versorgt als Paris. Fanny Trollope beschreibt aber nicht nur den Kontrast zwischen Paris und London, sondern auch den zwischen den belebten und beleuchteten Boulevards und den Nebenstraßen:

> There is another defect , however, and one much more easily remedied, which may fairly, I think, come under the head of defective street-police. This is the profound darkness of every part of the city in which there are not shops illuminated by the owners of them with gas. This is done so brilliantly on the Boulevards by the cafés and restaurants, that the dim old-fashioned lamp suspended at long intervals across the *pavé* is forgotten. But no sooner is this region of light and gaiety left, than you seem to plunge into outer darkness; and there is not a little country town in England which is not incomparably better lighted than any street in Paris, which depends for its illumination upon the public regulations of the city.[829]

828 Berkheim 1809, S. 298.
829 Trollope 1836, Bd. 1, S. 82f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Diese ungleiche Verteilung des Lichts hielt an. Noch 1875 beschreibt Maxime Du Camp, dass es auch im Zentrum der Stadt noch *réverbères* gebe und dass Straßen und Plätze dunkel waren.[830] Es wurde daher als angenehm empfunden, wenn die Beleuchtung der Läden die Straße mit erhellte und ein Gefühl von Sicherheit hervorrief:

> Man dünkt sich bey manchen Läden wahrlich in ein Lichtmeer zu sehen, vernehmlich wenn weisse Zeuge darinn die Strahlen so allgemein zurückwerfen. Daher wird man auf den Seitenwegen eben so stark bemerkt, als am Tage, und hier weiß man nichts von den Mummereyen, die Sie in Florenz gefunden haben, wo man sich durch das zufällige Hinleuchten auf zwey Einzelne, die ihren Roman ohne Zeugen abthun wollen, ein paar Coltellasten [Messerstechereien], mir nichts dir nichts, zuziehen kann.[831]

Nahezu alle Berichte über die Straßenbeleuchtung betonen, dass ein Mehr an Licht die Sicherheit der städtischen Straßen erhöht habe; aber auch die Reform und die Menge an Agenten der Polizei sowie – das ist eine Pariser Besonderheit – die Anlage breiter Straßen habe der nächtlichen Sicherheit gedient. Maxime Du Camp, der sein gesamtes Kapitel über die Geschichte der Beleuchtung von Paris bis in die Gegenwart der Dritten Republik nahezu ausschließlich unter dem Aspekt der Sicherheit schreibt, kombiniert diese drei Maßnahmen des Sicherheitsrepertoires in einer kurzen Bemerkung.

> La clarté du gaz, substitué aux lanternes, aux réverbères dont La Reynie et Sartine étaient si fiers, les énormes voies de communication qui ont remplacé les ruelles obscures, propices aux embuscades, où nos pères marchaient à tâtons, ont fait pour la sécurité urbaine plus que tous les sermons des moralistes. La très-habile distribution des quatre-vingt-un postes de police, d'où six mille gardiens de la paix partent sans cesse en patrouilles rassurantes, offre des garanties autrement sérieuses que les promenades illusoires des soldats du guet suivis d'un commissaire en voiture.[832]

Es ging um die Sicherheit für Besitz, Leib und Leben, Schutz vor Kriminalität und vor unliebsamen politischen Aktivitäten, die von wildem Plakatieren bis zum Aufstand reichten.[833] Sieht man ab von der Anlage breiter Straßen, hatte sich seit dem

830 Du Camp 1873–1875, Bd. 5, S. 407. Vgl. auch Delattre 2003, S. 147–149.

831 London und Paris 2, 1798, S. 42f.

832 Du Camp 1873–1875, Bd. 6, 1875, S. 323. Das Kapitel zum *Éclairage* findet sich in Bd. 5, S. 354–410.

833 Auch die Ladenaußenseiten im Zuge der Julirevolution wurden so benutzt: »Ici, il indique sur les devantures des boutiques fermées, les affiches des journaux de juillet, et l'on y lit les récits des premières violations, des premières attaques, du premier courage, et de la première victoire. […] Vai-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



161 Nicolas Guérard: La Sonnette a sonné, Radierung, Musée Carnavalet.

ausgehenden 18. Jahrhundert am Sicherheitsrepertoire wenig geändert, allerdings waren die Versorgung mit Licht und die Polizei organisatorisch und technisch professionalisiert worden. Die Praktiken der Ladeninhaber, die dem Schutz ihrer Waren in der Nacht galten, waren seit dem 17. Jahrhundert immer noch dieselben. Einen Überblick über die Sicherheitsrepertoires des Ancien Régime zeigt eine Serie von kleinen Radierungen, die um 1700 bei Nicolas Guérard erschien. Während beim Signal der Glocke die Öllampen angezündet werden – das verschafft drei Personen Arbeit –, fällt noch Licht aus der Garküche auf die Straße. Dann brennt die Lampe, und der Metzger schließt mit Planken seinen Laden, während die berittene Wache dem Dieb einer Perücke auf den Fersen sein wird. Nur der Verkäufer von Waffeln, die mit der letzten Ofenhitze gebacken wurden, ist mit seiner Laterne noch legitim auf der Straße unterwegs.[834] (Abb. 161/162)

Wenig geändert, aber weit in die Nacht hinein verschoben, hatte sich auch das Ende von Aktivitäten des Handels und des Konsums in den verschiedenen Sparten der Gastronomie und von privaten Gastlichkeiten; das Ende von Theatervorstellungen blieb unverändert auf elf Uhr abends festgesetzt. Alle diese abendlichen und nächtlichen Bräuche und Aktivitäten werden von Literaten und Illustratoren im Modus der 24-Stunden-Chronik des großstädtischen Lebens übermittelt. Demnach steigert die Erfahrung des Straßenlärms am Tage die Wahrnehmung der Stille, die aber erst spät

nement on a voulu gratter, enlever, effacer, anéantir ces faibles monuments, ils subsistent; chaque nuit, je les contemple.«(Briffault 1831–1834, S. 148).

834 Radierungen, Musée Carnavalet, Inv. Nr. G.22225 und G.14038.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



162 Nicolas Guérard: Voleur de nuit est pris au trébuchet, Radierung, Musée Carnavalet.

einsetzt und als unheimlich empfunden wird. Um zwei Uhr nachts sind die Geschäftsstraßen in der Londoner City einsam: »The Strand is so still that you may count the footsteps as they sound; and the pale moon looks down pityingly on the vast, feverish, semi-slumbering mass.«[835] Wer um diese Uhrzeit unterwegs ist, ist verdächtig.

6.6 Konfrontationen

Das Pariser Gegenstück zu Salas London-Buch, die *Heures parisiennes* von Alfred Delvau, hat Walter Benjamin als Quelle für seine Darstellung des nächtlichen Flanierens herangezogen.[836] Benjamin hat auch deutlich gemacht, dass die Existenz von Licht die Wahrnehmung der Dunkelheit steigert. Allerdings hat er sich kaum für die Vertiefung der sozialen Kontraste interessiert, die mit dem Gegensatz von hellem Licht und Dunkelheit einhergingen. Das ist aber bei Delvau ein zentrales Thema. Er lässt den Pariser Tageslauf um 3 Uhr früh beginnen. Der Illustrator des Buchs Émile Benassit zeigt, wie im Untergrund in der Spelunke die Bürger vom *Basfonds* profitieren und im Alkoholkonsum sich die sozialen Schichten mischen (Abb. 163).

Oben sind die Folgen zu sehen; an der Straßenlaterne, die die Hausfassaden in helles Licht taucht, liegt ein bürgerlich gekleideter Man in der Gosse, der Zylinder ist

835 Sala 1862, S. 373, zu 2 Uhr morgens.
836 Delvau 1866; Benjamin, Charles Baudelaire, 1991, S. 541.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0





163 Émile Benassit: Trois Heures du matin, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

164 Émile Benassit: Six Heures du soir, Radierung, Paris, Bibliothèque nationale de France.

davon gerollt. Von hinten kommt ein Herr mit weiten, unsicheren Schritten daher. Vorn geht ein buckliger Lumpensammler (chiffonnier), dem allerhand Neigungen zu Verbrechen zugeschrieben werden, seinem Geschäft nach und stochert mit dem Hakenstock im Müll.[837] Auch die Helligkeit der Straße bewahrt um diese Zeit die wenigen Passanten nicht vor Unsicherheit.

Benassit zeigt auch um 6 Uhr abends die sozialen Differenzen: oben ein Diner in einem Restaurant, der Wein ist schon auf dem Tisch, der Herr wählt aus der Karte, die Dame ist gespannt, der Kellner wartet; unten eine Garküche, aus der auf einer Wolke an Rauch und Gerüchen eine Kasserole herausschwebt (Abb. 164). Nach wie vor sind Pariser Wohnungen oft nicht mit einer Küche versehen, so dass die Speisen gekauft werden müssen. Ein sehr schlanker Mann, den die Mütze als Arbeiter aus-

837 Schlör 1991, S. 42; Delattre 2003, S. 325–352.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

weist, schreitet mit einem Kind vorbei; die Hand hat er in der Hosentasche, er wird wohl nichts erwerben können.

Das ist die Situation, die Adolph Menzel etwa gleichzeitig als ein Motiv unter vielen in sein Gemälde *Pariser Wochentag* aufnehmen wird, wo ein Vater mit einem Kind auf dem Arm die Auslagen eines Lebensmittelhändlers betrachtet.[838] Baudelaire macht aus dem Aufeinandertreffen von höchstem neuem Glanz eines Cafés auf einem noch unvollendeten Boulevard mit einem Mann und seinen Kindern eine Skizze zum Thema der kontrastierenden Blicke und der Unvereinbarkeit der Emotionen eines Paars am Ende eines schönen Tages.[839] In *Les yeux des pauvres* lässt der Ich-Erzähler das neue Café erstrahlen; es blendet im Gaslicht mit dem Weiß seiner Wände, das Gold strahlt und die Wandbilder »stellen die Mythologie in den Dienst der Völlerei«. Davor, auf der Terrasse, ohne Schutz durch die Fenster, treffen der Ich-Erzähler und seine Geliebte mit einem Mann und seinen zwei Kindern, »tous en guenilles«, zusammen. Mit ernstem Ausdruck betrachten diese Leute das Café. Schon der kleine Junge weiß, dass nur Leute, »qui ne sont pas comme nous« das Café betreten können. Der Erzähler lässt sich »par cette famille d'yeux« rühren und schämt sich ein bisschen, er versenkt sich in die Augen der Geliebten, doch diese teilt seine Rührung nicht. Im Gegenteil, sie stört sich an den »yeux ouverts comme des portes-cochères« der Familie und fordert, dass sie verscheucht werde. Man ahnt, dass trotz der schönen grünen Augen der Geliebten die Beziehung an diesem Abend endet.

Die Texte und Bilder, zumeist Illustrationen der Texte, zu den Geschäftsstraßen und den Pariser Boulevards, benutzen bis weit in die 1860er Jahre hinein einen Blick auf von mittlerer Höhe und von der Seite, der sowohl die Bewegung in der Straßenrichtung als auch die Fassaden der Bauten erfassen lässt. Dies prägt auch die in den 1840er Jahren noch seltenen Bilder der Boulevards im Abend- und Nachtlicht.[840] Diese Perspektive wird gewählt, um zu informieren und aus einer gewissen Distanz eine objektive und grundsätzlich affirmative Haltung zu Straße und deren Nutzung zu gewinnen. Es mag dicht, voll und laut zugehen, aber Text und Bild sind vor allem ein Dokument für die ökonomische Prosperität der Städte. Geschäftshäuser und -straßen hatten sich entwickelt und kosteten nun die technischen Möglichkeiten

838 Adolph Menzel: Pariser Wochentag, Öl auf Leinwand, Düsseldorf, Kunstmuseum (Adolph Menzel 1815–1905. Das Labyrinth der Wirklichkeit, Ausstellungskatalog Berlin, hg. von Claude Keisch/Marie Ursula Riemann-Reyher, Köln 1993, Nr. 127, S. 245f.).

839 Baudelaire, Les yeux des pauvres [1862], in: Baudelaire 2006, S. 165f.

840 Z. B. Eugène Lami (Zeichner)/Edward Radclyffe (Radierer): Boulevard des Italiens, Illustration zu: Jules-Gabriel Janin: Un hiver à Paris, Paris 1843, Kap. X, S. 51–56, Lamis Aquarell als Vorlage für die Lithografie liegt in Warschau (zu sehen ist das hell aus sich leuchtende Café Tortoni); Giuseppe Canella: »Café in Paris at night« 1847, Privatbesitz (Titel und Datierung aus der Datenbank Getty Images).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

zur Steigerung der Attraktivität und des Warenumsatzes aus. Bettlerinnen und Bettler sowie das Personal des Straßenhandels und der auf der Straße zu erbringenden Dienstleistungen gehören zur Staffage der Szenerie. Unsicherheiten werden allein über die Beschreibungen des Nachtlebens transportiert, sei es in fiktionaler Form, sei es in Form von Sozialreportagen. Gegenüberstellungen von Vertretern und Vertreterinnen der Gruppen, der Bürger und der Unterschicht, werden aus Texten und Bildern herausgehalten bzw. in Karikaturen zum Objekt von Gelächter. Die unmittelbare, dichte, physische, verstörende Konfrontation zwischen der potentiellen Kundschaft, der der Aufwand des Kommerzes gilt, mit denjenigen, denen aus wirtschaftlichen Gründen die Teilhabe am Geschäft versagt ist, auch wenn diese Konfrontation nur aus einem intensiven Schauen besteht, bleibt selten.[841]

6.7 Die Straße als Ort politischer Äußerung. Repräsentation von Herrschaft und politische Bewegung auf der Straße

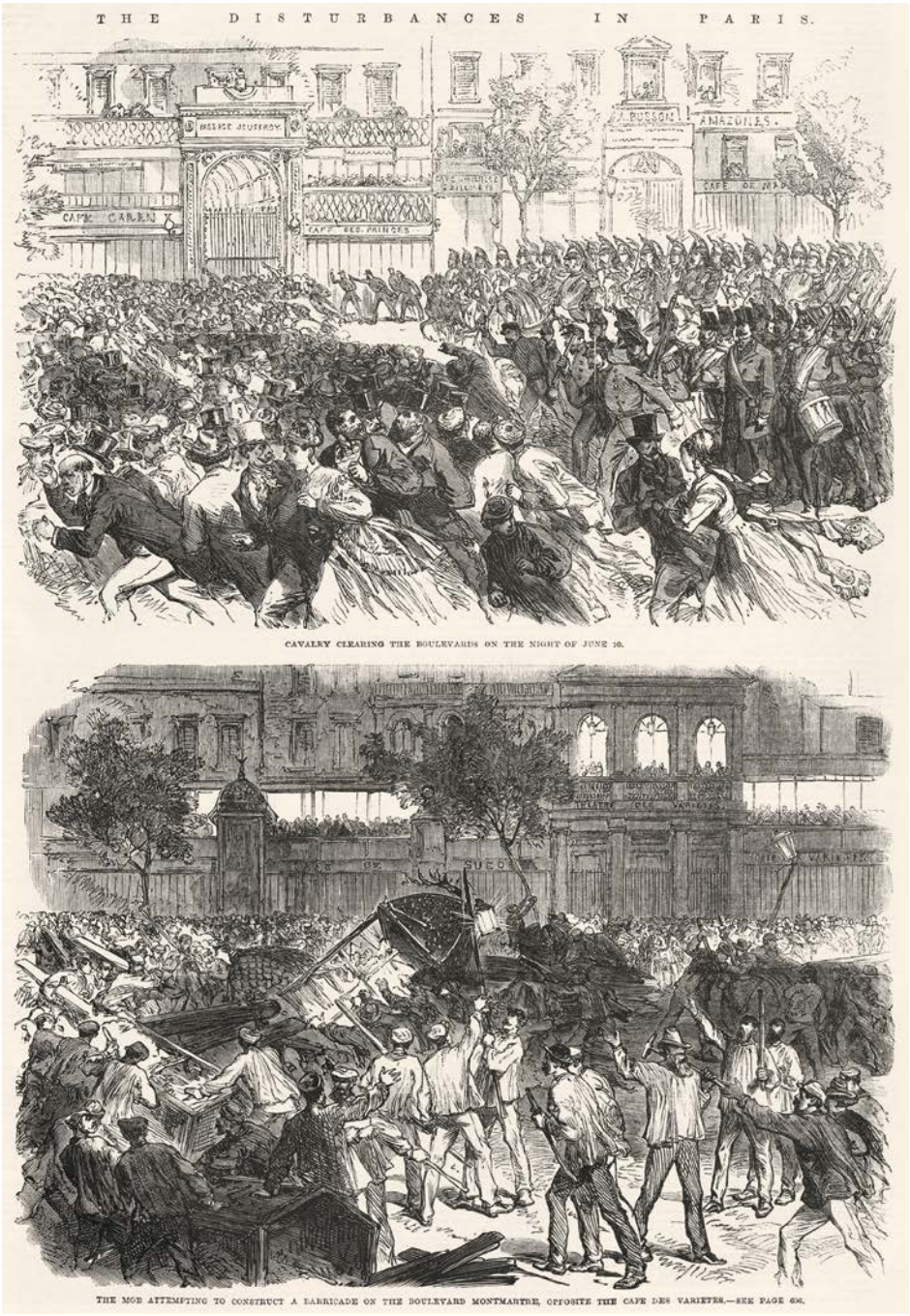
6.7.1 Aufstand als Sehenswürdigkeit

Am 19. Juni 1869 erscheint in *The Illustrated London News* ein Korrespondentenbericht über die Unruhen, die in Paris einige Tage nach dem Bekanntwerden der Wahlergebnisse zum Parlament ausbrachen. Die Opposition war zwar weiter in der Minderheit, hatte aber in Paris eine überwältigende Mehrheit an Stimmen erhalten und insgesamt erheblich an Gewicht gewonnen. Die Londoner Wochenzeitung bietet ihren Lesern nicht nur einen sachlichen Artikel, der über die Sozialstruktur der über 1000 festgenommenen Personen informiert – es waren nur wenige Angehörige der »dangerous classes« darunter. Er referiert die Ereignisse selbst in einem betont zurückhaltenden Ton. Dazu steht die Bildseite mit zwei Szenen in einem markanten Kontrast (Abb. 165).

Sie zeigt Momente vom Abend des 10. Juni sowie aus der Nacht desselben Tages auf dem Boulevard Montmartre. Der nicht benannte Zeichner, der die Vorlage für die Holzstiche erstellte, präsentiert von leicht erhöhtem Standort die Topografie mit großer Genauigkeit, jeweils von der Nordseite des Boulevards. Noch bei Helligkeit blicken wir auf die in Gruppen aufgeteilte Menschenmenge, die sich in hohem Tempo von rechts nach links bewegt. Vorne bürgerlich gekleidete Herren und einige Damen, unter die sich Studenten und ein Junge, wohl ein Zeitungsverkäufer, gemischt haben. Das Tempo ihrer Flucht wird durch die wehende Schärpe der Dame rechts angezeigt und anekdotisch durch den Augenblick verstärkt, in dem der glatzköpfige Herr an

841 Rund zwanzig Jahre später entstanden: Édouard Manet: Un bar aux Folies-Bergère, 1882, Öl auf Leinwand, London, Courtauld Institute of Art, und James Tissot: La Demoiselle de magasin, ca. 1883–1885, Öl auf Leinwand, Toronto, Art Gallery of Ontario.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



165 The Disturbances in Paris, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

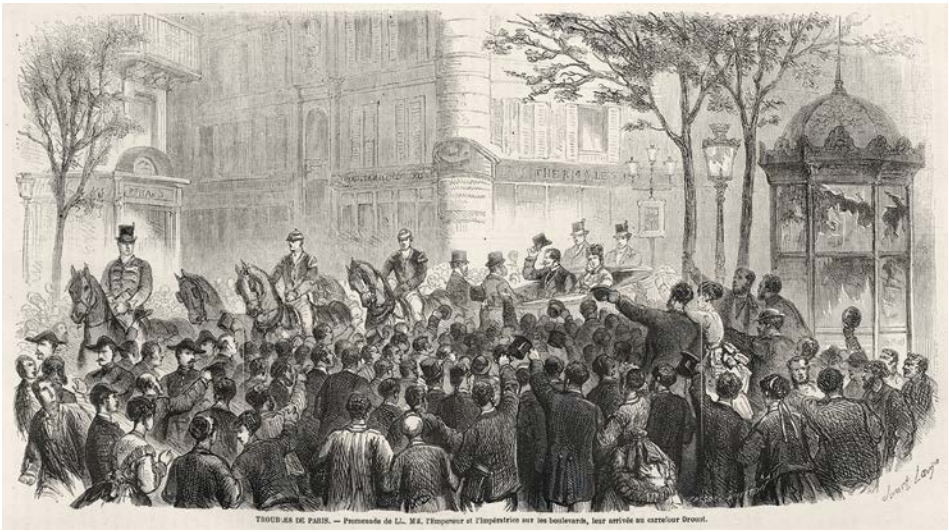
Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

der Spitze seinen Zylinder verliert. Dahinter – anzunehmen ist die Fahrbahn – trifft ein Trupp der Polizei, bewaffnet mit Schlagstöcken, auf die Menge der Demonstranten, die durch die Mützen als Arbeiter markiert sind. Der Trommler geht am Rand und gibt das Signal für den Einsatz der mit Gewehren und aufgepflanzten Bajonetten bewaffneten Truppe. In der Mitte der Straße zieht ein Bataillon von berittenen Kürassieren im Galopp auf – hier ist die Menge schon weiter zurückgewichen, so dass der Abstand den Blick auf die andere Straßenseite ermöglicht. Auch da ist die Polizei mit Schlagstöcken aktiv, auch da flieht die Menge vor der Reihe der Cafés und Geschäfte, deren Fronten verrammelt sind, und den Gittern des geschlossenen Passage Jouffroy. Zuschauer sind auf dem Balkon des Cafés und in den Fenstern der oberen Etagen zu sehen. In der Nachtszene, in der Arbeiter – an der »blouse« zu erkennen – aus Kiosken, Laternen und Bäumen auf Höhe des Théâtre des Variétés eine Barrikade aufbauen, wohnt eine große Menge an Theaterpublikum im hell beleuchteten Obergeschoss dem Aufruhr bei. »The arrival of the troops was instantly welcomed by the cheers of the lookers-on«, teilt der Korrespondent den britischen Leserinnen und Lesern mit, so dass die Mischung von politischer Ansammlung von Menschenmengen und beginnendem Aufruhr sowie einer kaum geringeren Menge an Schaulustigen auch aus dem Text ersichtlich wird. Zwei Tage später, am Samstag, waren die Läden und Cafés alle wieder geöffnet, »and the crowd of promenaders, though more numerous than ordinary, was a perfectly orderly one.«

Die *Illustrated London News* stellten ihrem Publikum die brisante Mischung aus mondäner Geschäftigkeit und politischen Aktivitäten recht eindrücklich vor Augen. Tatsächlich hatten sich die Boulevards als hinreichend breiter Verbindungsstreifen zwischen den Arbeitervierteln im Nordosten und der Place de la Bastille einerseits, und dem Zentrum des Luxus und der Vergnügungen in ihren westlichen Abschnitten andererseits schon unter der Julimonarchie, vor allem aber im Second Empire, zum Ort von politischen Ereignissen entwickelt. Hier war Platz für Militärparaden, hier fanden die Trauerzüge für herausragende Persönlichkeiten zum Père Lachaise statt, und gelegentlich, wie beispielsweise 1869, gab es spontane Versammlungen unzufriedener Menschenmengen: All dies erfolgte unter den Augen der großen Menge, die auf den breiten Trottoirs promenierte, sich am Einlass der Theater oder vor den Verlagshäusern der Presse staute oder sich in den Cafés, die die Trottoirs mit ihren Tischen benutzen konnten, aufhielt.

Die französische Presse, die über die Ereignisse vom 8. bis zum 12. Juni vielstimmig aus verschiedenen politischen Richtungen informiert und sie kommentiert, erwähnt die zahlreichen unbeteiligten Schaulustigen, die – ungewollt – vom Polizei- und Militäreinsatz in Mitleidenschaft gezogen wurden, aber den Schutz der Anlieger vor weiteren Zerstörungen der Ladenfronten und einem wirtschaftlichen Schaden durch die Schließung begrüßten. Anders als die Londoner Presse bilden die illustrierten Zeitungen jedoch weder den Einsatz der Staatsgewalt noch den Aufruhr ab.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



166 Troubles de Paris. – Promenade de LL. MM. L'Empereur et l'Impératrice sur les Boulevards, leur arrivée au carrefour Drouot, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Stattdessen zeigen *L'Illustration* und *Le Monde illustré*, beide am 19. Juni, die Passage des Kaiserpaars im offenen Wagen, ohne Escorte, begleitet nur von einem vorausreitenden Stallmeister, die am 11. Juni, nur einen Tag nach den nächtlichen Unruhen, erfolgte (Abb. 166).

Das Bild in der *Illustration* präsentiert mit dem zerschlagenen Glas an Kiosk und Laterne immerhin noch Spuren der Ereignisse und einige Gendarmen, die die Menschenmenge zurückhalten. Diese setzt sich aus Personen unterschiedlicher Gruppen zusammen: bürgerliche Paare, Arbeiter und Studenten, erkennbar an ihren Mützen, einige wenige jubeln dem Kaiserpaar nicht zu, sondern wenden sich ab. *Le Monde illustré* fügt der Szene noch das Personal hinzu, das alle Schilderungen der Boulevards bevölkert: fliegende Händler, Omnibusse mit ihren Fahrgästen auf dem Oberdeck, Hunde. Nur ein Gendarm beobachtet die Szene, muss aber nicht eingreifen (Abb. 167).

Die französische Presse betont also in Text und Bild die Einmütigkeit, die zwischen Nation und Herrscherpaar regiere. So berichtet der *Figaro*, der mit mehreren Journalisten an den verschiedenen Schauplätzen unterwegs war, am 13. Juni von einer

> véritable ovation. De toutes parts, de la chaussée, des cafés, des fenêtres, des omnibus, les cris de: Vive l'Empereur! [...] ont suffisamment prouvé au chef de l'Etat que la population proteste contre les fauteurs de désordre. Les Parisiens sont libéraux, soit; mais ils ne sont pas anarchistes. L'Impératrice rayonnait de joie. Quant à l'Empereur, il souriait un peu,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



167 P. Perat (Zeichner): Promenade de l'Empereur et de l'Impératrice sur les boulevards, le vendredi 11 juin. – Manifestation à la hauteur du boulevard Montmartre, Holzstich, Bibliothèque nationale de France.

> mais il ne semblait pas de départir beaucoup de son flegme ordinaire. [...] Le boulevard, du reste, a été pendant toute la journée un lieu de pèlerinage pour les curieux et les désœuvrés de la capitale. Dans l'après-midi, on allait au théâtre des désordres d'hier comme à un spectacle intéressant.[842]

Es ist nicht zu entscheiden, ob die Themenwahl der Bilder in der französischen Presse aus der Gewöhnung an die Kontrollen erfolgte oder als Angebot an deren bürgerliche, freilich nicht genauer bestimmbare Leserschaft. Zwar war im Mai 1868 die Pressekontrolle aus der Administration ausgelagert und der Justiz überantwortet worden. Journale konnten nicht mehr auf ein »advertissement« als Vorwarnung hin

842 Le Figaro, 13.06.1869, wortgleich, aber kürzer, auch La Presse, 13.06.1869. Zu den Ereignissen auch Harvey 2004, S. 303. Woher der Autor seine Kenntnis bezieht, die Fahrt des Kaisers sei »with glacial silence« aufgenommen worden, ist leider nicht ersichtlich. Beispielsweise kommentiert Charles Quentin in *Le Réveil* am 11.06.1869 den enormen militärischen Aufwand und hält fest: »Quant à la population, elle a montré le dédain le plus profond pour cette provocation, qu'elle regardait comme une preuve d'impuissance. Le peuple de Paris a conscience de sa force, et cela lui permet d'être patient.«

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

konfisziert werden, was zum wirtschaftlichen Ruin führen konnte und so die Selbstzensur begünstigte.[843] Aber mitten in den Tagen der Unruhen wurden mehrere Redakteure des *Réveil*, einer Tageszeitung mit sozialistischer Ausrichtung verhaftet, und der *Réveil* sowie der *Rappel*, die von Victor Hugo und Partnern neu gegründete Zeitung mit radikalrepublikanischer Haltung, konfisziert.[844] Es stellt daher vielleicht ein mögliches Höchstmaß an Kritik an den Reaktionen der kaiserlichen Regierung und an der Person des Herrschers dar, wenn die Presse darauf verzichtete, den Mut des Kaiserpaares zu benennen, sich wenige Stunden nach der Niederschlagung des Aufruhrs in offener Kutsche und ohne militärische Bedeckung auf Pariser Straßen zu zeigen. Zudem kommt der Kaiser, im Unterschied zur Kaiserin, als Persönlichkeit in der Presse nicht gut davon. Die Kritik richtet sich direkt nur an die Polizei, obwohl an der Gesamtverantwortung Napoleons III. für deren Taktik kein Zweifel bestand. Nach der gewaltsamen Befriedung rät *La Presse* am 14. Juni dem Kaiser, sich an der unterstützenden Reaktion der Pariser ein Beispiel zu nehmen und die Politik der Liberalisierung fortzusetzen:

> Puisse l'Empereur se convaincre que la nation étant une fois rendue à elle-même et ayant repris la pleine et entière possession de la liberté, c'est la nation qui se chargerait de défendre l'ordre et le gouvernement établi. La grande force de l'Empire, c'est la crainte toujours subsistante d'une révolution; cette force, l'Empereur l'aura à son service aussi longtemps qu'on ne craindra pas l'arbitraire monarchique et ses effets plus qu'on ne craint la révolution.[845]

Auch der *Figaro* verurteilt die Taktik der Ordnungskräfte und die Härte des Einsatzes. Er macht überdies deutlich, warum die Ereignisse vom Juni 1869 eine solche Aufmerksamkeit fanden.

> Le bonheur du gouvernement de Napoléon III est de ne jamais avoir été contesté violemment dans la rue depuis son établissement; c'est son bonheur à l'intérieur, c'est son honneur auprès des gouvernements étrangers.[846]

---

843 Eine detaillierte, auf die Bedürfnisse der Kommunalverwaltung zugeschnittene Darlegung der Regelungen, die aus juristischer Sicht den Tatbestand der Zensur nicht erfüllten, bietet: Brayer s. d.

844 Der *Réveil* war eine sozialistische Zeitung, der Gründer und Chefredakteur von 1868 bis 1871 war Charles Delecluze. Der *Rappel* wurde 1869 von Victor Hugo, Henri Rochefort, Paul Meurice und Auguste Vacquerie als radikal-republikanisches Blatt gegründet. Hier: Le Moniteur, 12.06.1869, vgl. Bellanger u. a. 1969, Bd. 2, S. 353.

845 La Presse, 11.06.1869, teilweise in Übernahme aus *Le Journal de Paris*. Das Zitat entspricht der politischen Haltung und Gründers der Zeitung, Émile Girardin, der nach Jahre der Opposition zu Napoleon III. die ersten Schritte der Liberalisierung begrüßte.

846 Le Figaro, 11.06.1869.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Im letzten Punkt allerdings irrte der Redakteur: Das Ausland – d. h. die englischen Nachbarn – reagierten auf das enorme Aufgebot an Polizei und Militär mit Abscheu, und wie schon anlässlich des Staatsstreichs vom 2. Dezember 1851 breitete die illustrierte Presse den Einsatz von Gewalt gegen Männer, Frauen und Kinder, die große Anzahl an Opfern, umfassend aus.[847]

6.7.2 Mengen in Bewegung

Die Ereignisse von 1869 dienen an dieser Stelle dazu, die Sichtweisen auf politische Bewegungen im Straßenraum des 19. Jahrhunderts vorzustellen: Die Boulevards bieten Raum für die Aktivitäten des politischen Protestes und dessen Unterdrückung, der sich im Straßenraum in physischer gerichteter Bewegung beider Parteien äußert. Die Effekte auf die alltägliche kommerzielle Nutzung der Verkehrsader waren am größten, wenn Sachschäden an den Geschäften und der Infrastruktur entstanden, wenn eine Barrikade drohte, den Verkehr zu unterbrechen und ebenso die militärischen Spielräume einzuengen.[848] Der Verkehr wurde aber auch unterbrochen, wenn der Herrscher, um sich dem Straßenpublikum zu zeigen und bejubeln zu lassen, den Straßenraum zu einer Passage auf einer langen Strecke nutzte und an einer Kreuzung ein großer Zug von Personen den Alltagsverkehr zum Anhalten zwang. Mit der vermeintlichen Spontaneität dieser Ausfahrt des Kaiserpaars geht einher, dass die aus geplanten Herrschereinzügen und -durchfahrten gewohnte Rolle der Umstehenden, die Huldigung durch Rufe und Handzeichen, zu einer überraschenden Unterbrechung und Störung des Alltags wird. Unbeteiligte werden entweder in Mitleidenschaft gezogen, wenn sie sich zu nahe oder zu lange in die Nähe der politischen Auseinandersetzungen begeben. Das ist im Spektrum der Revolutionen und Aufstände im Frankreich des 19. Jahrhunderts in dieser Intensität neu. Oder die Personen auf der Straße werden zum Publikum, und die anscheinend (kaum) gefährlichen Auseinandersetzungen sowie deren Spuren werden zur Sensation. Damit wird ein Effekt pervertiert, der die geplante politische Nutzung des Straßenraums, sei es zur Repräsentation von Herrschaft, sei es zur Demonstration politischer Anliegen, anstrebte und der die Nutzung des Straßenraums gegenüber dem Platz heraushob: Die Straße bot Raum für große Mengen an Publikum, vor dem sich Repräsentation und Demonstration ereigneten. Die entsprechenden Aktivitäten adressierten dieses Publikum, bevor sie ein vorher festgelegtes Ziel in der Stadt erreichten.

Die vorliegende Untersuchung gilt der Nutzung der Straße als langgestrecktem Raum, in dem sich Personen als Akteure eines Umzugs gerichtet bewegen, wobei der Akzent auf politischen Aktivitäten liegt. Eine Aufzählung kann das breite

847 The Illustrated London News 19, 13., 20. und 27.12.1851, s. u. Kap. 6.7.2.
848 Zu den Barrikaden ist das Standardwerk: Corbin/Mayeur 1997.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Spektrum an Fällen aufzeigen. Es sind zu verzeichnen: Einzüge der legitimen Herrscherinnen und Herrscher oder deren Passagen durch die Stadt, um sich zu zeigen und feiern zu lassen, des weiteren Militärparaden, Trauerzüge, Demonstrationen und Aufstände. Im Unterschied dazu werden im Jahresverlauf regelmäßig wiederkehrende religiöse Umzüge wie die Fronleichnamsprozessionen unter Teilnahme von identifizierbaren, kenntlich gemachten Gruppen unterschiedlicher sozialer Herkunft sowie Fastnachtsumzüge nicht behandelt, auch wenn sie im Einzelfall zu politischen Ereignissen umgedeutet werden konnten. Für die politischen Aktivitäten, die heute auf Deutsch und Englisch gleichlautend »Demonstration« bzw. französisch »manifestation« genannt werden, gab es bis ins letzte Jahrhunderdrittel hinein keinen festen Begriff, das Phänomen war mit unterschiedlich großen Teilnehmerzahlen und unterschiedlichen Anlässen weitverbreitet. Im Folgenden wird daher der neutrale Ausdruck »Umzug« oder »Aufzug« verwendet. Danielle Tartakowsky hat in ihrer umfassenden Untersuchung von Demonstrationen seit der Dritten Republik eine Arbeitsdefinition dieser Umzüge in ihrem Verhältnis zum Straßenraum entwickelt:

> La manifestation signifie, enfin, une occupation précaire et transitoire de la rue et une rupture dans les usages codifiés de l'espace et du temps. Elle diffère en cela du cortège officiel toujours inscrit dans un espace/temps convenu, historiquement et urbanistiquement marqué et, parfois même, érigé à ces fins. Elle présente, dès lors, une dimension subversive que peuvent certes atténuer l'usage ou la tradition mais qui lui vaut de toujours poser un problème d'ordre public.[849]

Der hier angebotene Blick auf die Anfänge der politischen Umzüge von der »großen« Revolution bis ins Second Empire soll nicht die Vorgeschichte zu Tartakowskys Untersuchungen bieten. Es geht mir vielmehr darum, eine Lücke zu füllen, die die ältere Forschung hinsichtlich der Unterschiede zwischen Huldigung und Einzug bzw. Versammlung und Demonstration in der Nutzung der städtischen Räume aufweist. Diese Lücke betrifft die Rolle der Öffentlichkeit, die am Ort selbst bestand und die in den Bildern und in den ersten Reflexen der Presse auftrat. Wie verhielt sich der Umzug mit seinen Akteuren zu den Personen, die sich am Straßenrand befanden oder ebenfalls in Bewegung waren? Wie stand es mit der Rollenverteilung innerhalb der Teilnehmerschaft? Gab es Begleitumstände und begleitende Personen? Und welche Unterbrechungen der alltäglichen Nutzung der Straße wurden als legitim angesehen? Welche Störungen wurden – aus jeweils zu analysierenden Perspektiven – als unangebracht beurteilt und als Vorstufe zum Aufruhr von Ordnungskräften (möglichst) unterbunden und geahndet?

849 Tartakowsky 1997, DOI: 10.4000/books.psorbonne.62302, Introduction, Rd.nr. 3–5.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Wenn an dieser Stelle die politische Nutzung des Straßenraums in Paris und London hauptsächlich anhand der illustrierten Presse analysiert wird, hat dies zuerst pragmatische Gründe. Vorrangig in der Presse werden solche Aktivitäten ausführlich geschildert und visualisiert. Anders als die Barrikadenkämpfe wurden Umzüge aller Art – mit Ausnahme von Herrschereinzügen – kein Thema der Malerei. Vor allem aber kann auf der Grundlage des Meinungsspektrums in der Presse die Vielfalt der Sichtweisen auf diese Formen der Nutzung analysiert werden. Ein Beispiel für diese Vielfalt stellen die Unruhen vom Juni 1869 dar. Zugleich wird in der Diversität der Berichte und Reaktionen sichtbar, dass die Abläufe selbst nicht mit derjenigen Gewissheit nachvollzogen werden können, die eine auf Faktizität ausgehende Geschichtsschreibung fordern könnte. Dass dies gerade auch wegen der Vielstimmigkeit und der zeitlichen Dehnung der zeitgenössischen Kommunikationswege unmöglich ist, hat Thomas Bouchet anhand des gesamten Spektrums an Zeugnissen gezeigt, die einen der berühmtesten »politischen« Trauerzüge der Julimonarchie, den des Generals Lamarque vom 5. Juni 1832, überliefern.[850] Bouchet hat dieses vermeintliche Manko in einen Vorteil gewendet, indem er in die Analyse der vielstimmigen Reaktionen auch die Literarisierung der Ereignisse einbezieht, namentlich Victor Hugos *Les Misérables*, die diesen zu einer dauerhaften Berühmtheit verhalf.

In der Forschung ist die Analyse von politisch motivierten Bewegungen einer großen Zahl von Personen auf der Straße bisher unauflöslich mit der Erforschung und Bewertung der »Masse« verbunden. Anstelle einer umfassenden Übersicht über diese Forschung sei hier auf die Darstellung von Mark Harrison verwiesen.[851] Harrison leitet seine Fallstudien zu entsprechenden Ereignissen und deren zeitgenössischen Bewertungen in den englischen Industriestädten des 19. Jahrhunderts mit einer Einordnung der Forschungen aus historischer, soziologischer und psychologischer Sichtweise in deren jeweilige wissenschaftsgeschichtliche Epoche ein. Ergänzend seien nur die Forschungen aus der deutschsprachigen Kulturwissenschaft erwähnt, die in einem spezifischen Blick auf die Demonstrationen deren gemeinschaftsstiftende, aktivierende Rolle aufgedeckt haben.[852]

Eine der ersten Darstellungen eines organisierten Aufzugs auf den Straßen von London ist die Radierung, die die Protestant Association von Lord George Gordon mit der antikatholischen Petition bei ihrer Ankunft in Westminster zeigt (Abb. 168). Bei strahlendem Sonnenschein zieht am 2. Juni 1780 eine Menge an Herren in aristokratischer Anmutung, geordnet in Reihen, teilweise in einer Unterhaltung begriffen, an der Abtei vorbei. Voraus schreitet ein Träger mit einer immensen Rolle, die durch

850 Bouchet 2000.

851 Harrison 1988, S. 3–31. Seither auch König 1992, S. 114–176; Tilly 1995 und Reicher/Stott 2007.

852 Vgl. die Beiträge in Warneken 1991, insbesondere das Vorwort, S. 7–16 und Kaschuba, ebenda, S. 68–96. Seither aus medienwissenschaftlicher Perspektive Fahlenbrach 2009.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



168 J. G. Wooding (Zeichner): The Members of the Protestant Association [...] peaceably proceeding to the House of Commons, on Friday June 2. 1780, Radierung, London, British Museum.

die Aufschrift als die »Protestant Petition« zur Wiedereinführung der antikatholischen Gesetze markiert ist. Fahnen mit den Aufschriften »Protestant Association« und dem Slogan »No Popery« wehen über der Menge, die sich auf dem gesamten Platz ausgebreitet hat. Viele Personen schauen aus den Fenstern zu. Das Blatt führt die gute Ordnung und das »peaceably proceeding« zum Parlament vor Augen. Die Herren sind nicht bewaffnet, tragen allein die modischen Spazierstöcke bei sich, und eine Apfelverkäuferin mit ihrem Stand kann ungestört ihrem Geschäft nachgehen. Das Bild will durch die genauen Angaben der Topografie von der Korrektheit der Darstellung überzeugen, ergänzt damit die Angaben der ausführlichen Legende, und es dient zur Rechtfertigung der Aktion, vielleicht auch zur Erinnerung an die Leiden, die Lord Gordon durch seine Inhaftierung erfahren musste. Denn unmittelbar im Anschluss an den Umzug entstanden die Gordon Riots, die erst am 9. Juni 1780 durch massiven Einsatz von Truppen beendet werden konnten. Zahlreiche Gebäude, darunter auch das Newgate-Gefängnis wurden geplündert und in Brand gesetzt. Die immensen Schäden und die enormen Schwierigkeiten, den Aufruhr zu beenden, sollten die Politik und die Praxis der Ordnungskräfte in den folgenden Jahrzehnten mitbestimmen.[853]

853 Zur Geschichte der Gordon Riots hier nur Rogers 1998, S. 152–175; zur Petition und den Umstän-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Die Darstellung weist alle Motive auf, die politisch motivierte Aufzüge auf den Straßen großer Städte enthalten: die topografisch exakte Verortung, das Gerichtetsein des Zugs, das im Ausschreiten der Teilnehmer deutlich wird, deren Charakterisierung mit Kleidung und Physiognomie, die Utensilien, die die Motivation der Teilnehmer erkennen lassen, wie mitgeführte Fahnen und Gerätschaften. Verschieden ausfallen sollte die jeweilige Wahl des Standorts für den Zeichner und damit auch die Nähe oder Distanz der Betrachter oder der Betrachterin zur Darstellung: Mal kaum über Kopfhöhe der Teilnehmer wie in diesem Fall, so dass die Menge selbst nicht überblickt werden kann und sich der Zug parallel zur Bildfläche entwickelt, gelegentlich auch schräg von vorn, häufig auch aus der Distanz, von oben.

Sicher unabhängig von dem Londoner Blatt entstand das Bild von der *Réunion des Citoyens du faubourg St Antoine et St Marceau allant à l'assemblée nationale présenter une Petition et de suite une autre chez le Roi* vom 20. Juni 1792 (Abb. 169). Die Radierung erschien wenige Tage nach dem Ereignis in den *Révolutions de Paris, dédiées à la Nation française*, der jakobinischen Wochenzeitschrift, die von Louis-Marie Prudhomme herausgegeben wurde.[854] Der unbekannte Zeichner, der die Vorlage erstellte, präsentiert eine Menge aus Männern, Frauen und Kindern, die sich auf einer gepflasterten Straße nach links bewegen. Sie sind mit Piken, Hellebarden und Säbeln bewaffnet, eine phrygische Mütze wird als Abzeichen hoch auf einer Stange getragen. Der Zug ist friedlich, aber kampfbereit. Am Straßenrand lässt sich links eine Menschenmenge ausmachen. Sie beobachtet ebenso wie die Zuschauer in den Fenstern der Häuser den Zug der Bewohner aus den notorisch zur Revolution neigenden Faubourgs im Osten der Stadt. Das Bildformular ist neu in Frankreich – so wie das Bildthema auch. Aber es borgt von den festlichen Einzügen der Herrscher die Struktur und einige Motive. So wird der Zug von der Seite, quasi im Profil gezeigt, so dass die Bewegungsrichtung eindeutig ins Bild kommt. Vor allem gibt es Publikum, auf dem Niveau der Straße wie auch in den Fenstern. Damit gleicht die Darstellung Bildern der Herrschereinzüge, beispielsweise der *Entrée* Ludwigs XV. 1744 in Straßburg.[855] Die »Entrée« und deren Darstellung wurde in der Restauration unter Karls X. 1825 wiederaufgegriffen[856] oder beim ersten Be-

---

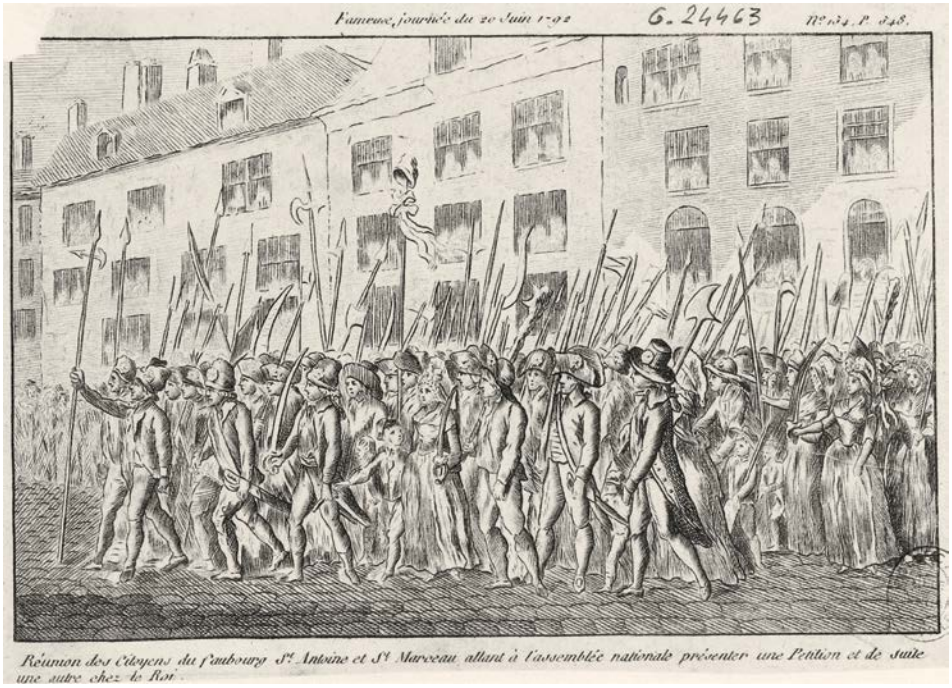
den ihrer Präsentation Knight 2012. Das Blatt kann auf 1781 datiert werden, es wurde in eine von Paul Wright herausgegebene Fassung des *Book of Martyrs* 1781 integriert.

854 Auf das Bild macht aufmerksam: Tartakowsky 2022, Abb. S. 329. Das Motiv wurde im Unterschied zur Übergabe der Petition an Louis XVI nicht in die *Tableaux de la Révolution française* aufgenommen, zu diesen vgl. Hould 2005.

855 Weis, Jean-Martin: Représentation des Fêtes Données par la Ville de Strasbourg pour la Convalescence du Roi; à l'arrivée et pendant le séjour de Sa Majesté en cette Ville, 1744, Taf. 2 (London, British Museum, Inv. Nr. 1837,0523.1).

856 Vgl. z. B. Lejeune, Louis-François: Entrée de Charles X à Paris après le sacre le 6 juin 1825 (Versailles,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



169 Réunion des Citoyens du faubourg St Antoine et St Marceau allant à l'assemblée nationale, Radierung, Paris, Musée Carnavalet.

such der Königin Victoria in der Londoner City[857] durchgeführt und entsprechend bebildert. Natürlich fehlen 1792 bei der *Réunion des Citoyens* Elemente: Die Fassaden der Häuser sind nicht geschmückt, die Teilnehmenden sind nicht in Gruppen, wie z. B. Korporationen organisiert, und es tritt kein Militär auf, das bei einer »Entrée« König oder Königin schützt. Die »Citoyens« selbst als Teil des »peuple« aus den Faubourgs beherrschen die Straße mit ihrer behelfsmäßigen Bewaffnung. Nur dieser Umstand unterscheidet diesen Aufzug noch von dem der Protestant Association in London und den kommenden Demonstrationen, die ihre Friedfertigkeit durch das Fehlen von Bewaffnung sowie den Gegenstand ihrer Anliegen durch eine größere Anzahl an mitgeführten Abzeichen, Fahnen und Schildern präsentieren werden.

In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts festigten sich die Sichtweisen auf die politischen Bewegungen auf den Straßen der großen Städte. Es wird dabei

châteaux de Versailles et de Trianon, https://www.photo.rmn.fr/archive/09-536219-2C6NU03Q-FE1W.html [14.02.2025]).

857 Queen Victoria's Visit to the City of London on the 9th November 1837, Lithografie auf Zink, W. R. Browne/W. Smart/Orlando Hodgson (Verleger), London, British Museum, Inv. Nr. 1902,1011.8681.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

deutlich, dass die Furcht vor der Emotionalität der Menschenmenge »überall« zu beobachten ist und latent oder offen handlungsleitend wird; dass aber in Frankreich und England die Legislative und die Exekutive mit Aufmärschen einer großen Zahl an Personen durchaus verschieden umgingen. In Frankreich wurde die Haltung von Gesetzgebung und Ordnungskräften aus der Erinnerung an die tatsächlichen bzw. tradierten Ereignisse der Französischen Revolution bis zur Terreur bestimmt. Die Sorge, dass ein friedlicher Aufzug von zahlreichen Personen auf der Straße in einen Aufruhr umschlagen könne, dessen Gewalt sich gegen Sachen und Personen richtete, war groß.[858] Ebenso groß wenn nicht größer war indessen die Furcht vor organisierten politischen Vereinigungen (»associations«), die als »Club« den Ausgangspunkt für politische Massenbewegungen bilden könnten. Im Code Napoléon wurden 1810 daher die »associations«, sofern sie mehr als 20 Personen umfassten, der vorherigen Genehmigung durch die Regierung unterworfen. Regelungen zu spontanen Versammlungen, ob im Freien oder im Saal, und zu Aufmärschen wurden nicht getroffen. Wie schon der Titel zur Radierung von 1792 zeigt, konnte sich auf diese Weise kein fester Begriff entwickeln, der die stationäre Versammlung von einem im Straßenraum gerichteten Umzug unterschied. Die Unklarheit, ob mit den Regelungen für die Vereinigungen von mehr oder weniger dauerhaftem Charakter auch ad hoc durchgeführte Versammlungen betroffen seien, sollte die Rechtspraxis und die Legislative sowie die Ordnungskräfte bis zum Ende des Second Empire immer wieder beschäftigen. Weder die Vorgänge selbst noch die Forschungsmeinungen können hier in allen Einzelheiten und über die Wechsel der Regierungsformen nachgezeichnet werden.[859] Vereinfacht gesagt: Angenommen wurde, dass Versammlungen organisiert werden mussten und dies nur durch eine bestehende Vereinigung möglich war, war sie nun genehmigt oder nicht. Das bedeutete, dass jede Versammlung, die aus einer nicht genehmigten »association« hervorging, per se als illegal und als Gefährdung der Ordnung und Sicherheit zu betrachten sei. In Kombination mit den Festlegungen des Wahlrechts auf die Klasse der besitzenden Männer war damit die Äußerung politischer Anliegen durch die Mehrheit der (männlichen) Bevölkerung extrem reduziert.[860]

Es gab jedoch einen Ausweg, denn unter diesen Voraussetzungen erhielten schon in der Restauration, dann aber bis ins Second Empire hinein die Trauerzüge für Persönlichkeiten aus Militär, Politik und Literatur die Aufgabe, die Souveränität des Volkes durch die Teilnahme großer Menschenmengen aus verschiedenen Gruppen der

858 Tartakowsky 2022, S. 326–330. Im Kontrast zu dieser weit verbreiteten Meinung steht der überwiegend friedliche Verlauf der Aufzüge bis 1797. Vgl. dazu Alpaugh 2014.

859 Ich orientiere mich vor allem an Jaume 2001 (https://doi.org/10.4000/books.psorbonne.60579); Faure 1980, S. 15–29.

860 Zu den nicht seltenen Demonstrationen von Berufsständen in den ersten Jahren der Julimonarchie und deren Verbot ab 1831 vgl. hier nur Tartakowsky 2022, S. 348f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Gesellschaft zu demonstrieren.[861] Politische Anliegen konnte dabei nur in allgemeiner Form, durch Verweis auf die besonderen Leistungen des Verstorbenen, artikuliert werden. Die Trauerzüge hatten mehrfach mehrere Zehntausende von Teilnehmern, die sich in einer vorab festgelegten Ordnung von Gruppen aufstellten. Diese Gruppen gaben sich durch Kleidung und mitgeführte Fahnen zu erkennen. Damit wurde eine Organisationform religiöser Prozessionen aufgenommen, zugleich war durch das quantitative Übergewicht an Personen und die entsprechend lange Dauer des Zugs die religiöse Bedeutung des Begräbnisses vermindert. Trauerzüge waren also Gelegenheit, im Umzug vom Wohnhaus des Verstorbenen aus durch weite Teile der Stadt vor einem mehr oder weniger zufällig anwesenden Publikum auf den Straßen und in den angrenzenden Häusern Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen.

Der Trauerzug mit dem Sarg des Generals Lamarque, der am 5. Juni 1832 etwa 200.000 Teilnehmer umfasste, erfolgte in einem unruhigen Moment – nach dem Ausbruch der Cholera, an der auch Lamarque gestorben war, und in einer allgemeinen Unzufriedenheit und Enttäuschung über die Regierung unter Louis Philippe. Von diesem Trauerzug, der in der Rue Saint-Honoré begann, gibt es keine Bilder, aber ein Flugblatt, das über die letzten Wochen des Verstorbenen berichtet und die Ordnung des Trauerzugs vorgibt. An vierter Position der Ordnung sollten die Gruppen von Exulanten aus Polen, Spanien, Portugal, Italien und Deutschland teilnehmen.[862] Ein Jugendbildnis des Generals, sein künftiges Grabmal in einem Hain mit Trauerweide, bekränzt von der Allegorie der trauernde Religio, sowie ein dazu montiertes Bild Napoleons schmücken das Blatt. Die Presseberichte geben einen Einblick in die Interaktion zwischen Trauerzug und Publikum. So wird der Duc de Fitz-James, der vom Balkon aus zusah, von der Menge beschuldigt, er habe seine Kopfbedeckung nicht abgenommen. Es flogen Steine, Fenster gingen zu Bruch, und der Herzog rechtfertigte sich in einem Schreiben, das in *Le Temps* am 6. Juni 1832 abgedruckt wurde.[863] Der Aufruhr, der diesen Trauerzug in den Augen der Regierung berüchtigt machen sollte, brach aus, als auf der Place de la Bastille ein berittener Mann eine Fahne schwenkte, die mal als rot, mal als schwarz-rot-golden beschrieben wird.[864]

---

861 Fureix 2011, S. 21–39. Zurückhaltend zur politischen Bedeutung der Trauerzüge ist Kümmel 2014.

862 Paris, Bibliothèque nationale de France, département Estampes et photographie, RESERVE QB-201 (168)-FOL. Die geplante Ordnung auch beschrieben in: Journal du Commerce, 05.06.1832.

863 Gazette de France, 06.06.1832, in Übernahme aus dem Journal de Paris. Das Schreiben in Le Temps, 07.06.1832. Demnach war der Katafalk schon vorbei, und alle Schaulustigen auf den Balkons hatten wegen des heftigen Regens ihre Hüte aufgesetzt. Es handelt sich um den für seine carlistische Haltung bekannten Édouard de Fitz-James (1776–1838), der die liberale Zeitung zur Rechtfertigung nutzt.

864 Vgl. die Zusammenfassung der Ereignisse in Le Constitutionnel, 07.06.1832. Die Fahne habe die Aufschrift getragen: La Liberté ou la Mort, außerdem habe es eine weitere rote Fahne mit einem »bonnet rouge« gegeben.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Schüsse fielen, es gab die ersten Toten auf beiden Seiten, der König kehrte von einer Reise nach Paris zurück und verschaffte sich am nächsten Morgen, begleitet von einer Eskorte, ein Bild der Lage. Der Kampf gegen die Aufständischen, die sich bei Saint-Merry verbarrikadierten, dauerte bis in die folgenden Tage an.

Wie auch immer es sich verhielt: Der Trauerzug des Generals Lamarque hatte unterwegs eine eminente innenpolitische Bedeutung erhalten, als der Sarg von einer kleineren Gruppe unter dem Beifall des Publikums um die Säule auf der Place Vendôme gefahren wurde. Vor allem aber bestätigte er die Auffassung, dass jede große Ansammlung von Menschen, auch wenn alle Stände und sogar eine große Abordnung von Abgeordneten und der Nationalgarde vertreten waren, von einem Moment zum nächsten in eine unkontrollierbare, wilde und gewalttätige Masse umschlagen konnte. Heinrich Heine, der in diesen Wochen für die *Augsburger Allgemeine Zeitung* aus Paris berichtet, zeigt sich vor allem von den Ereignissen um den Ausbruch der Cholera beeindruckt, und er unterlässt es nicht, die Handlungen der Menge im Straßenraum mit Metaphern aus Naturkatastrophen zu berichten:

> Es gibt keinen gräßlichern Anblick, als solchen Volkszorn, wenn er nach Blut lechzt und seine wehrlosen Opfer hinwürgt. Dann wälzt sich durch die Straßen ein dunkles Menschenmeer, worin hie und da die Ouvriers in Hemdärmeln, wie weiße Sturzwellen, hervorschäumen, und das heult und braust, gnadenlos, heidnisch, dämonisch.[865]

Die Teilnehmer am Leichenzug des Generals Lamarque mit ihren Trauerkränzen und von Efeu umrankten Stäben erscheinen Heine als Teil eines dionysischen Zugs, der dann tragisch endete.[866]

Heines Bewertung entspricht einer Grundstimmung des sich formierenden Bürgertums zu Gewaltausbrüchen und Straßenumzügen, die sich, von den Ereignissen der Jahre seit 1789 und seit 1830 ausgehend, hartnäckig hielt und die die politischen und wissenschaftlichen Debatten über die »Masse« seither prägten. Auguste Raffet und der Verleger Charles-Auguste Perrotin brachten 1834 eine Bildfolge mit kurzen Erläuterungen auf den Markt, die zu den (noch) nicht illustrierten Revolutionsgeschichten der Historiker historisch getreue unparteiische Darstellungen liefern wollte.[867] Die Szene vom *Massacre de Foulon et de Berthier* zeigt, was auch Heine wahrnimmt (Abb. 170): die Menschenmenge, die, die ganze Straßenbreite füllend, sich in hohem Tempo in Bewegung setzt und nicht aufgehalten werden kann, auch nicht

865 Heine, Französische Zustände, 1970, S. 134 (Artikel VI, 19.04.1832).

866 Heine, Französische Zustände, 1970, S. 178 (Artikel IX, 16.06.1832).

867 Musée de la Révolution, album in-8° de 14 vignettes et de 43 planches, Paris 1834. Vgl. auch den Prospectus, Ouvrage destiné à servir de complément et d'illustration à toutes les histoires de la Révolution (Thiers, Montgaillard, Mignet, Lacretelle etc.), 1832, S. 3.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



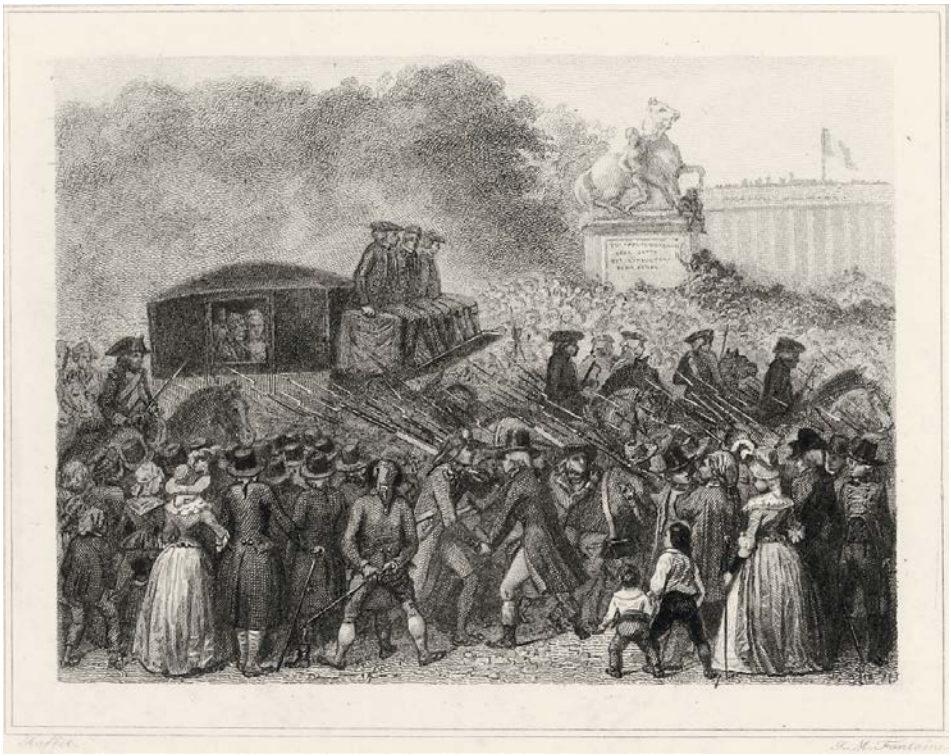
170 Auguste Raffet: Massacre de Foulon et de Bertier. 1789, Radierung, Paris, Musée Carnavalet.

von den im Hintergrund sichtbaren Soldaten. Sie macht Angst, was Raffet mittels der mit ihrem Kind fliehenden Mutter personifiziert.

Im *Retour de Varennes* gelingt Raffet ein visueller Kommentar auf den triumphalen Herrschereinzug (Abb. 171). Raffet begibt sich, wie auch für die Szene vom Massaker, auf der Place de la Concorde auf das Straßenniveau, nur mit leicht darüber erhöhtem Standort. So lässt er uns über die Rücken der Zuschauer aus dem »peuple« blicken, das schweigend, ohne Anzeichen von Emotionen, die Kutsche mit der Königsfamilie passieren lässt, welche von einer großen Anzahl von Fußsoldaten und Reitern eskortiert wird.

Die »indifférence«, in der sich das Publikum aus den verschiedenen Ständen vereint, ist als Bildthema eine Seltenheit. Denn nach der Gründung der illustrierten Zeitungen in London und in Paris wurden zwar die Revolutionen und Unruhen in Paris zum Thema von bebilderten Berichten, aber das negative Bild einer kaum zu kontrollierenden Menge an Menschen auf den Pariser Straßen herrschte nun vor. So bietet die *Illustration* am 4. März 1848 einen ausführlichen Bericht mit zahlreichen Holzstichen zur Revolution vom Februar. Die Erzählung setzt ein mit einer Darstel-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



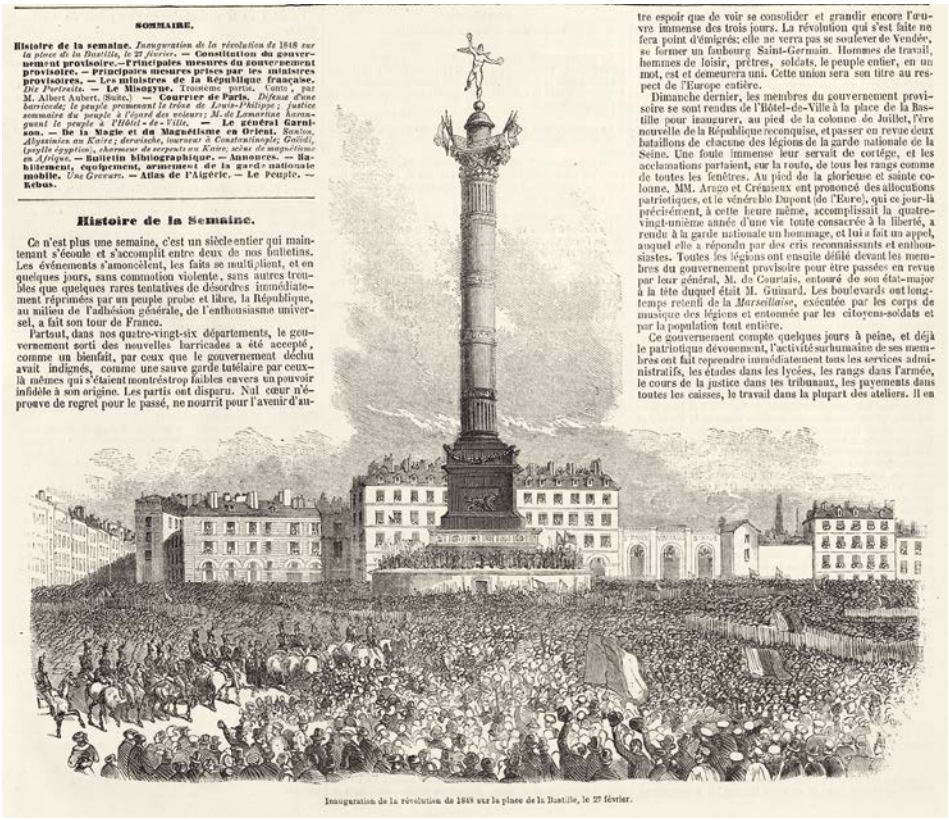
171 Auguste Raffet: Retour de Varennes, Radierung, Paris, Musée Carnavalet.

lung von der Feier zur Ausrufung der Republik auf der Place de la Bastille mit der Juli-Säule. Für die mehrere zehntausend Menschen umfassende Menge wählt der Illustrator als Ort der Darstellungen die Plätze, und er zeigt sie grundsätzlich von oben (Abb. 172).

Dieser distanzierende Blick ermöglicht der Leserschaft der Zeitschrift die Distanzierung vom Geschehen, auch wenn der Text in diesem Fall die Einmütigkeit unter allen Zuschauern des Ereignisses betont. Der Zug der Regierung zum Schauplatz der Inauguration wurde von einer unübersehbaren Menge begleitet: »Une foule immense leur servit de cortège, et les acclamations partaient, sur la route, de tous les rangs comme de toutes les fenêtres.«

Aber wenige Tage zuvor hatte eine solche Menge nicht nur Barrikaden errichtet, sondern nach dem Sieg am 24. Februar auch in einem geordneten, von Trommlern angeführten Zug den Thron Louis Philippes über die Straßen getragen, damit er auf der Place de la Bastille verbrannt würde (Abb. 173). Zylinder schwenkende Männer, dazu einige Bewaffnete, akklamieren dem Zug; auf der gegenüberliegenden Straßenseite sind viele aufgepflanzte Bajonette zu sehen. Im Unterschied zu Raffet nimmt

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



172 Inauguration de la Révolution de 1848, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

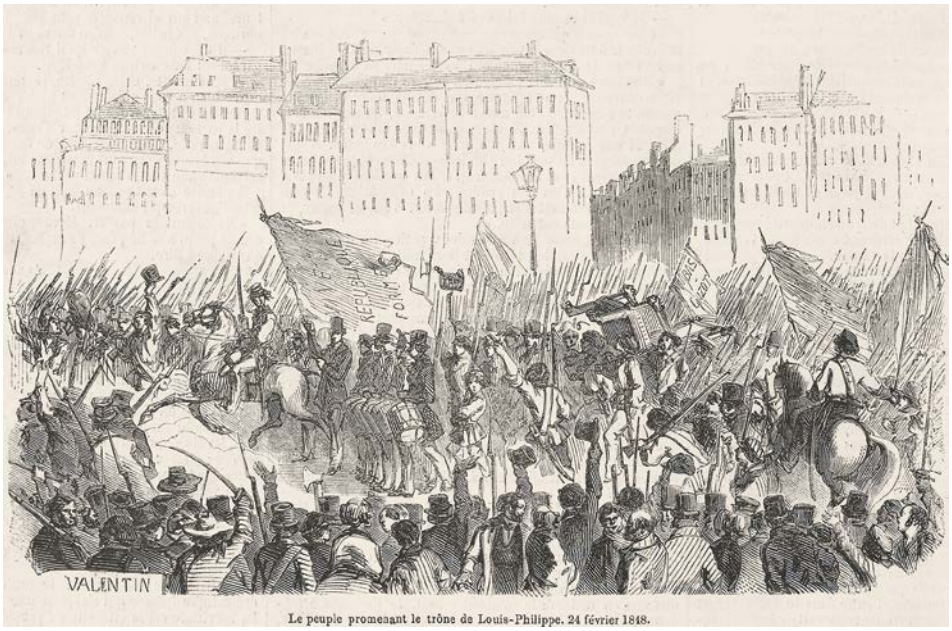
der Zeichner, Henri Valentin, wiederum einen erhöhten Standort ein, so dass die begeisterte Menge nicht zum Hauptthema wird. Das sind vielmehr die Teilnehmer des Umzugs mit ihren Fahnen. Zuschauer in den Fenstern der Häuser zeigt Valentin nicht.

Die Menge ist dem Redakteur der Zeitschrift insgesamt nicht geheuer. So wird in der Ausgabe vom 25. März auf dem Titelbild die unzählbare Menge mit ihren Fahnen gezeigt, die am 17. März die Verschiebung der Wahlen forderte und auch erreichte (Abb. 174).

In einem Sternmarsch waren etwa 150.000 Personen am Hôtel de Ville angekommen, wo sie vor der provisorischen Regierung vorbeizogen.

> Cette foule immense, qui s'est déroulée autour de la colonne de Juillet et sur toute la longueur des boulevards, était dans un ordre si parfait, gardait une attitude si sereine, si rassurante dans son enthousiasme, que Paris tout entier, en y voyant une garantie contre

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



173 Le peuple promenant le trône de Louis-Philippe. 24. février 1848, Holzstich, Paris, Bibliothèque nationale de France.

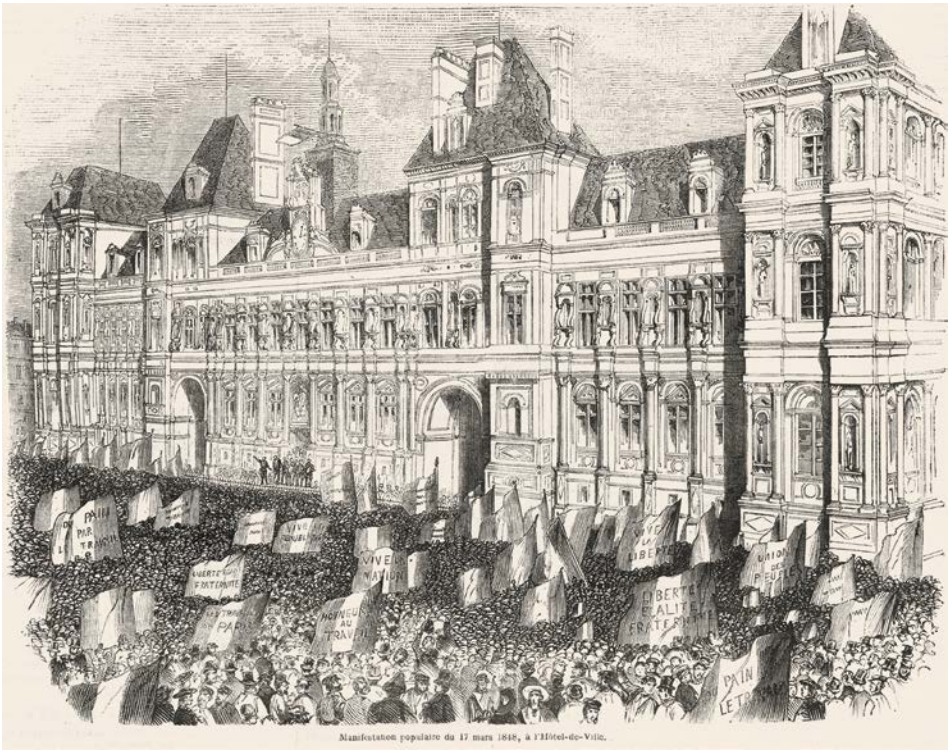
> la possibilité ultérieure de toute tentative contre-révolutionnaire, y a trouvé un motif de sécurité et de confiance.[868]

Der Zeichner präsentiert diese »Manifestation populaire« von sehr erhöhtem Standort. Während das Rathaus selbst sich auf der Bildfläche in korrekter Verkürzung ausdehnt, sind die Mitglieder der Regierung in der Ferne nur als Gruppe auszumachen. Die friedlichen Absichten der Menge lassen sich an den Figuren am Rand der Menge ablesen, die der Zeichner mittels ihrer Kleidung als Vertreter unterschiedlicher Berufe charakterisiert. Die Menge erscheint im Bild ansonsten als ungegliederte Masse von Kringeln. Vor dem Rathaus, das von der Sonne hell beleuchtet Stabilität ausstrahlt, verdichtet sich die Menge der Demonstranten zu einer diffusen, dunklen, kaum noch gegliederten Fläche.

Die *Illustrated London News* hatten die Februarrevolution in Paris in mehreren Ausgaben als eine vor allem grausame Angelegenheit dargestellt, mit Barrikadenkämpfen und Einzeldarstellungen anonymer Kämpfer als ungehobelter Männer, denen Brutalität zuzutrauen war.[869] Bemerkenswert ist daher, wie für die Leserschaft

868 L'Illustration 11, 25.03.1848, S. 50.
869 The Illustrated London News 12, 26.02.1848, 04.03.1848, 11.03.1848, 18.03.1848.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



174 Manifestation populaire du 17 mars, à l'Hôtel de Ville, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

der Londoner Wochenzeitschrift die Demonstration vom 17. März 1848 präsentiert wird (Abb. 175). Mehr als 200.000 Männer seien »in military order« marschiert, »some of the trades preceded by a drum and flag. The balconies and the housetops were crowded with spectators, who loudly cheered the moving masses below.«[870]

Der Zeichner hat sich in Augenhöhe zum Demonstrationszug aufgestellt, der an ihm vorbeizieht. Dabei tut sich zwischen den Abteilungen eine Lücke auf, in der sich ein Blick in die einmündende Straße öffnet. Hier kommen weitere Männer hinzu. Ein Trommler und ein Träger einer gigantischen Trikolore, die mit einem Kranz – einer »couronne civique« – geschmückt ist, führen die nächste Abteilung an, die schräg auf den Standort des Zeichners zuführt. Von den Balkonen winken Zuschauer, vereinzelt sind auch Frauen darunter, der Demonstrationszug selbst ist Sache der Männer. Nicht die schiere Masse an Menschen ist hier das Thema. Im Unterschied zur *Illustration* vermitteln die *Illustrated London News* durch den angenommenen Standort des Zeichners, durch die Kombination von detailliert präsentierten Einzel-

870 Ebenda, 15.03.1848, S. 199.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



175 Great Demonstration of Trades in Paris, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

figuren und in grafischen Kürzeln vermittelter Menge sowie durch die akklamierenden Zuschauer auf den Balkonen überzeugend die Möglichkeit zur Interaktion zwischen den Teilnehmern des Zugs und dem Publikum.

Es mag sein, dass die häufigeren, friedlich verlaufenden Aufzüge von Gruppen mit unterschiedlichen Anliegen in den Londoner Straßen und der Stolz auf eine liberale Rechtstradition zu dieser Darstellungsweise auf Augenhöhe veranlassten. Im Februar 1848, nur zwei Ausgaben vor den Berichten über die Revolution in Paris mit ihren Schreckensszenen, war in den *Illustrated London News* eine umfassend bebilderte Darstellung zu den Protesten der Matrosen aus der Handelsmarine erschienen, die sich gegen die Reform des *Navigation Act* und damit gegen die Etablierung des Freihandels wandten.[871] Der Text unterrichtet darüber, dass der Aufmarsch ein Misserfolg war, denn die Zahl der Teilnehmer blieb weit hinter den Erwartungen zurück. Im Bild erscheinen die ersten Reihen des Zugs in White Hall, auf Höhe des damals als Treasury dienenden Gebäudes (Abb. 176).

Die Matrosen sind an ihren Hüten und ihrer Barttracht zu erkennen, sie führen britische Fahnen mit sich. Vom Bürgersteig schaut eine passive Gruppe von Männern und Frauen zu, an die sich einige der Matrosen zu wenden scheinen. Eine

871 Ebenda, 12.02.1848 der Bericht dazu auf S. 94.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



176 The Navigation Laws Demonstration. Procession of Sailors, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

Kutsche ist am Rand des Demonstrationszugs stecken geblieben, der von einer auf der Themse abgehaltenen Schiffsdemonstration begleitet wird. Es kommt darauf an, dass der Ort des Geschehens wiedererkennbar übermittelt wird und dass die Teilnehmer an Kleidung und mitgeführten Abzeichnen zu identifizieren sind.

In den englischen Städten, nicht nur in London, waren verschiedene Formen von Versammlungen üblich geworden, in denen sich politische Willensbildungen etablierten und öffentlich artikuliert wurden. Die Rechtsgrundlage war die »liberty of speech«, die allerdings kein unbeschränktes Versammlungsrecht beinhaltete. Aufgrund des auf wenige wohlhabende Männer eingeschränkten Wahlrechts waren Versammlungen und die daraus hervorgehenden Petitionen an das Parlament oder König/Königin eine viel genutzte Möglichkeit, den politischen Willen größerer und sehr großer Gruppen der Bevölkerung zu artikulieren. Die Petition der Chartisten von 1842 sollte es auf ca. 3,3 Mio. Unterschriften bringen – eine der quantitativ größten Petitionen in der britischen Geschichte überhaupt. Die blutige Niederschlagung der Versammlung von Peterloo bei Manchester 1819, bei der das Militär entgegen der Gesetzeslage eingriff und zahlreiche Tote und Verwundete zu beklagen waren, führte zu einer Debatte im House of Commons und zu Gerichtsurteilen, in denen die Ungesetzlichkeit im Handeln des Militärs einerseits, der Mangel an Praxistauglichkeit

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

des *Sedition Act* von 1707 andererseits deutlich wurde.[872] Danach waren Versammlungen von mehr als 12 Personen solange erlaubt, solange den Versammelten nicht der *Act* vorgetragen worden und eine Stunde zum Beenden der Versammlung gewährt worden war. Im Zeitalter von Versammlungen unter freiem Himmel, die mehrere Tausend Personen umfassen konnten, war diese Regel kaum praktikabel. Wann es zudem rechtlich möglich und geboten sei, eine Versammlung präventiv aufzulösen, war im Einzelfall zu entscheiden und blieb schwierig. In einem mehrere Jahrzehnte dauernden Aushandlungsprozess wurden das Grundrecht der Rede- und Versammlungsfreiheit – sofern friedliche Absichten verfolgt wurden –, die Gesetzgebung zur Wahrung der öffentlichen Ordnung, die Etablierung der erforderlichen Ordnungskräfte in Form der Metropolitan Police (ab 1839) und deren Befugnisse mitsamt der Ausdehnung auf ganz London austariert. Wie verschiedene gewaltsame Auseinandersetzungen zeigen, war der öffentliche Raum in den englischen Städten keine heile Welt, und im Vorfeld der Chartistenversammlung von 1848 sollte, sicher auch unter dem Eindruck der Revolutionen in mehreren Ländern auf dem Kontinent, eine solche Menge an Ordnungskräften aus Polizei, Militär und Freiwilligen aufgeboten werden, dass die Führer der Chartisten sich genötigt sahen, den Umzug durch die Stadt abzusagen.

1842 aber war der Text der Petition mit den im ganzen Land eingesammelten Unterschriften in einem langen Umzug in das House of Commons transportiert worden. Der mehr als 300 Kilo wiegende Packen Papier wurde abwechselnd von jeweils 24 Mitgliedern verschiedener Korporationen getragen. Auf Bannern und Fahnen und auf der Verpackung der Petition waren die wesentlichen Forderungen der Chartisten zu lesen. Selbstverständlich wurde die Petition vom Parlament abgelehnt, aber die Menge an Unterschriften und die Menge an Menschen im Umzug, darunter auch Frauen, machte Eindruck.[873] Rund 20.000 Personen hatten sich von Lincoln Inn Fields auf den Weg gemacht. Der Weg führte am Schluss durch die Geschäfts- und Wohnstraßen des Londoner Westends, Waterloo Place, die Pall Mall, Charing Cross und die Parliament Street zum House of Commons, und konfrontierte die Oberschicht durch die physische Präsenz so vieler Angehöriger mit der arbeitenden Bevölkerung und deren Forderungen. Die Zeitung der Chartisten, der *Northern Star*, vermerkt in seiner Ausgabe vom 7. Mai 1842, dass in den Clubs an der Pall Mall zahlreiche Clubmitglieder, darunter auch Abgeordnete, den Zug beobachteten. Es kann sein, dass sich unterwegs weitere Personen anschlossen, denn die den Chartisten nicht freundlich gesinnte *Times* spricht von 50.000 Teilnehmenden und breitet genüsslich dann die

872 Ich folge hier der möglicherweise zu einem Übermaß an Harmonie neigenden Darstellung von Keller 2009, S. 23 und S. 72–75. Vgl. dagegen die Niederschlagung des Aufstands von 1855, der sich am Verbot der sonntäglichen Ladenöffnungszeiten entzündete, dazu Harrison 1965.

873 Pickering 2001, S. 382.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



177 Procession Attending the Great National Petition of 3.317.702, to the House of Commons, Holzstich, London, British Museum.

Mühen aus, mit denen das Bündel an Unterschriften durch die zu enge Tür des Parlaments in den Sitzungssaal gelangte, wo sich das Papier über die Stufen ergoss.[874]

Zu dem Ereignis gab Feargus O'Connor, einer der Anführer der Chartisten, einen Holzstich als Gedenkblatt in Auftrag (Abb. 177).[875] Das Blatt fiel mit mehr als 50 cm Breite recht groß aus und eignete sich als Wandschmuck. In der Mitte zeigen drei Bildfelder eine nationale »Convention« der Chartistenführer, im Zentrum den Umzug, der gerade die Banketing Hall passiert, und die Übergabe der Unterschriften im House of Commons mit dem Abgeordneten Thomas Slingsby Duncombe als Redner. Eine oben und unten angebrachte Reihe von Veduten präsentiert die Baumonumente, die der Zug auf seinem Weg ins Parlament passierte. Die Mehrheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer dürften bei weitem nicht alle diese Gebäude aus ihrem Alltag gekannt haben, so dass das Blatt nicht nur die Ereignisse bei der Übergabe der Petition, sondern auch die wesentlichen Londoner Sehenswürdigkei-

874 The Times, 03.05.1842.

875 Mir sind zwei Exemplare bekannt: London, British Museum, Inv. Nr. 1880,1113.2756, und Sammlung des British Gouvernement (https://artcollection.culture.gov.uk/artwork/10376/) [07.07.2025]. Die ausführlichste Besprechung des Blatts findet sich auf https://www.chartistancestors.co.uk/engraving-to-commemorate-the-1842-petition/ [24.07.2024]. Die illustrierte Presse war noch nicht auf zeitgenössische Ereignisse eingestellt (Penny Magazine) bzw. erschien erst ab Juni 1842 (*The Illustrated London News*). Der *Northern Star*, die Zeitung der Chartisten, enthielt als Stahlstich ausgeführte Portraits, dazu Chase 2005. Zum *Northern Star* vgl. auch Nineteenth Century Serials Edition, https://ncse.ac.uk/headnotes/nss.html#d155e2523 [24.07.2024].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ten erinnert. Der Zug selbst ist in dem Moment wiedergegeben, in dem sich an der Gabelung am Ende von White Hall die unübersehbare, von Straßenseite zu Straßenseite reichende Menschenmenge zeigt, die beide Verbindungen nach Westminster nutzt. Es kam auf die Details an, das Gestell und das Paket mit den Unterschriften, die Ordnung des Zuges, der eine Straßenseite für den Verkehr freiließ, so dass die Kutschen in Gegenrichtung passieren konnten. Die Friedfertigkeit der Szene betonen die fein gekleideten Jungen, die ihren Reifen quer über die Straße treiben, die bürgerlichen Familien und Paare, die dem Umzug zuschauen. Es ist klar angezeigt: Die Chartisten stehen mit der Petition auf dem Boden der Verfassung; sie haben eine spektakuläre Sammlung von Unterschriften durch ganz England organisiert, und sie erreichen durch den gigantischen Umzug eine große Menge an Publikum. Nicht zu sehen ist, was die schriftlichen Berichte überliefern: Durch das Mitführen der nationalen Fahnen von England, Wales und Schottland, durch Auftritte von Personen in den jeweiligen Nationaltrachten beanspruchten die Chartisten die Vertretung nicht nur einer Klasse, sondern der ganzen Nation.[876]

Über die Ereignisse am verhinderten Umzug der Chartisten zur Übergabe der dritten nationalen Petition am 10. April 1848 berichten die *Illustrated London News* ausführlich und mit einer Reihe von Bildern. Der Artikel steht auf einer Linie mit der bisherigen Haltung der Zeitung: Sie hatte stets die Ereignisse in Frankreich als unkontrollierbar markiert und davon die englischen Ereignisse klar abgehoben. Das gigantische Aufgebot an Ordnungskräften, die die Überquerung der Themsebrücken am Ende der Versammlung verhinderten, hält der Redakteur daher für maßlos übertrieben. Den einzigen Zusammenstoß zwischen Chartisten und Polizeikräften an der Blackfriars Bridge illustriert die Zeitung mit einem Blick auf einen friedfertigen, lockeren Zug von Männern unterschiedlicher Berufe aus der Unterschicht (Abb. 178).

»Monday last passed over without bloodshed, or even serious disturbance, and with merely the loss of a day's trade or day's labour« – im Fazit klingt eine der wesentlichen Sorgen an, die die Demonstrationszüge auf den Straßen machten: Die normale Geschäftstätigkeit wurde unterbrochen, Verkehr musste umgeleitet werden, und Läden wurden aus Angst vor Aufruhr geschlossen. Intensiver diskutiert die Zeitung, dass zwischen den regierenden Torys und den oppositionellen Whigs nur wenige Unterschiede bestünden. Zwar würden mehr »whiskered and bearded Frenchmen« auf Londoner Straßen gesehen, aber trotz der Furcht vor einem Überschwappen der Revolution aus Frankreich gelte es, die Versammlungsfreiheit und die Redefreiheit zu erhalten: »To diminish the liberty of speech hitherto enjoyed in England, is wrong and most unfair. […] The right of public meeting and the right of free speech are justly dear to the people of this country.«[877]

876 Pickering 2001, S. 379.

877 The Illustrated London News 12, 15.04.1848, die Zitate von S. 239f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



178 A Chartist meeting at Blackfriars Bridge, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

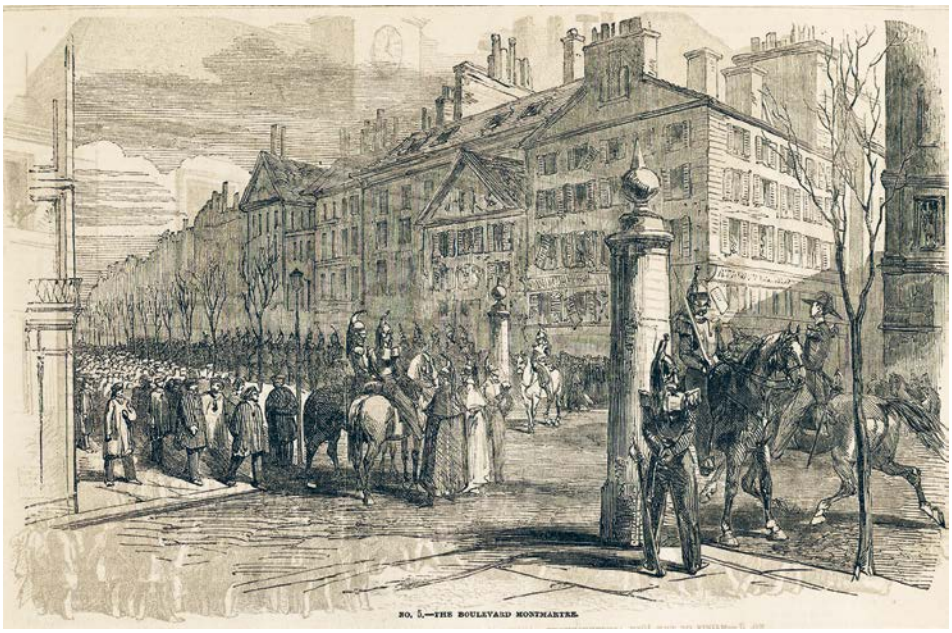
Mit den Bildern und deren Erläuterungen vom Staatsstreich des Präsidenten Louis-Napoléon Bonaparte markierte der (nicht benannte) Bildkorrespondent der *Illustrated London News* im Dezember 1851 nicht nur ein weiteres Mal den Unterschied zwischen England und der englischen Monarchie einerseits, dem »Despotismus« in Frankreich andererseits. Er zeigte auch deutlich, was den Unterschied zwischen einer – aus englischer Sicht – legitimen Nutzung der Straße für eine politische Meinungsäußerung durch den Umzug großer Menschenmengen und deren militärischer Unterdrückung ausmachte. Der Boulevard Montmartre präsentiert sich aus Sicht des Zeichners am Morgen des 5. Dezember, nach dem Sieg der Truppen, als eine breite Straße, die von berittenen Soldaten und von Fußtruppen gesäumt ist (Abb. 179).

Auf ihr ist der lange Zug von Arbeitern zu sehen, die – so der Text – Gefallene und Verwundete mit sich führen. »›Nothing could be more striking and picturesque,‹« writes our Artist, »›than this scene – the space being so great, and the groups of soldiery and people so varied in costume and colour.‹«[878] Die Fenster und die Fensterläden der Häuser sind zerschossen, niemand ist dort zu sehen, das Geschäftsleben ist tot. Zum Bild von der friedlichen, von Menschen auf den Balkonen gefeierten Großdemonstration am 17. April 1848 könnte der Kontrast kaum größer sein.

Von Anfang an, seit den ersten Beispielen im ausgehenden 18. Jahrhundert, gab es also ein Repertoire an Motiven für die Darstellungen von politisch motivierten Auf-

878 The Illustrated London News 19, 13.12.1851, S. 683.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



179 The Boulevard Montmartre, Holzstich, München, Bayerische Staatsbibliothek.

zügen auf der Straße. Neben der Richtung, die der Straße folgte und die einem – zumeist nicht im Bild wiedergegebenen – Ziel in der politischen Topografie einer Stadt zustrebte, war es vor allem die Gelegenheit zum aktiven Mittun seitens der (wenigen) Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Sie unterschied den Aufzug auf der Straße von der Versammlung auf einem Platz. Beim Zuhören der Reden auf dem Platz, die wegen der Größe der Menge oft zeitgleich von mehreren Bühnen erfolgten, hatten die Adressaten allein die Rolle zu akklamieren und der Aufforderung zu folgen, sich in Bewegung zu setzen. Denn die Versammlung – die Kundgebung – ging dem Weg durch die Straßen der Stadt voraus, bildete nicht den Abschluss. Ein zügiges Tempo des Gehens ist Ausdruck dieser geordneten, zielgerichteten Aktivität, zu der das stürmische Laufen im Aufruhr und dessen Verfolgung kontrastieren. Wer so auf der Straße seine politischen Anliegen artikulierte, die anders nicht direkt im Parlament vorgebracht werden konnten, war an Kleidung, Haar- und Barttracht und an den mitgeführten Abzeichen zu erkennen. Aber nur in seltenen Fällen, beispielsweise bei den Trauerzügen, ordnete sich ein Zug in klar voneinander getrennten Gruppen, die sich aber dennoch zu einem gemeinsamen Ziel vereinten – darin der Ordnung kirchlicher Prozessionen oder derjenigen von Herrschereinzügen nicht unähnlich. Die heterogene Menge der Männer und Frauen mit unterschiedlichen Kopfbedeckungen und Waffen gibt sich in der Pariser Réunion von 1792 an der Kokarde als Teil einer Bewegung zu erkennen. Aus der Warte der Protestant Association von

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

1780 bzw. späterer Beispiele, die sich durch so etwas wie Gleichschritt auszeichnen, erscheint sie als ein entweder unprofessioneller oder zu spontanen Aktivitäten neigender »Haufen«. Denn mit Ausnahme der Trauerzüge waren die politischen Aufzüge sozial einigermaßen homogen. Die bürgerliche Mittel- und Oberschicht war nicht dabei. Sie schaute zu, sei es aus den Fenstern, von den Balkonen oder vom Rand der Straße. Insofern war der lange, weite Partien der Stadt durchziehende Marsch eine Gelegenheit für Handwerker, Arbeiter und Betreiber von Gewerbe, sich als sehr große Gruppe, als bedeutender Teil der Bevölkerung, vor einem Publikum zu präsentieren, mit dem man im Alltag allenfalls in individuellen Beziehungen von Dienstleistung und Geschäft in Berührung kam.[879] Dieses bürgerliche Publikum ist ein wichtiges Motiv der Bilder, gerade auch dann, wenn es sich 1869 zu Schaulustigen wandelt. In den jubelnden Mengen, die den Herrschereinzügen beiwohnen, sollte die »ganze« Bevölkerung einer Stadt repräsentiert sein; bei den Umzügen aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts lässt sich nicht feststellen, ob und inwieweit vor allem die Anlieger der Straßen und die zufällig anwesenden Passantinnen und Passanten das Publikum bildeten.

Zwischen den französischen und den englischen Bildern kamen mit der Zeit Differenzen auf, die nicht nur auf politisch verschiedene Haltungen zurückzuführen sind. Die *Illustrated London News* und die *Illustration* tauschten miteinander Bildmaterial und beschäftigten dieselben Zeichner.[880] Dennoch lässt sich am zumeist hoch über dem Ort des Geschehens platzierten Standort des Zeichners der Modus der Pariser Wochenzeitung erkennen, während die Londoner Zeitung den Zeichner zumeist nur geringfügig über dem Straßenniveau annahm. Die *Illustrated London News* suggerieren so, dass die Leserschaft den Zug vom Straßenrand aus betrachte und damit weniger Distanz besitze. Die Neigung zur Übersicht auf der französischen Seite und die Suggestion, man sei dabei, auf der englischen Seite wird man allerdings nicht ausschließlich als einen Unterschied in der politischen Haltung deuten dürfen. Es war und blieb schwierig, »interessante« Bilder von großen Menschenmengen zu produzieren. Die ersten Anfänge und auch die Hindernisse für die Darstellung großer Mengen an Menschen hat Wolfgang Kemp 1973 an Beispielen aus der Historienmalerei aufgezeigt. Kemp ging von Jacques-Louis Davids unvollendetem Bild vom Schwur im Jeu-de-Paume aus, und er hat die Hindernisse für eine Darstellung, die das zeitgenössische Publikum für gelungen halten konnte, aus der akademischen Ausbildung der Maler abgeleitet. Diese Ausbildung habe die Maler auf die ästhetischen und sozialen

879 Die Sozialstruktur der großen Umzüge ist allerdings im Detail nicht bekannt. Die Ausnahmen bilden der Umzug der Protestant Association (aus Gerichtsakten) und die Unterschriften unter die Petitionen der Chartisten (nicht aber den Umzug von 1842). Für die Nachweise s. hier Anm. 876.

880 Hierfür nur ein Beispiel: Die Versammlung der Chartisten auf den Kensington Fields zeigten die *Illustrated London News* nach der Daguerreotypie von William Kilburn am 15. April 1848, *L'Illustration* übernahm das Bild in ihre Ausgabe vom 22.04.1848.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Ideale der werdenden bürgerlichen Gesellschaft konditioniert.[881] Die Untersuchung, ob sich diese Ergebnisse auf die Pressegrafik übertragen lassen, kann mangels Vorarbeiten hier nicht geleistet werden. Es lässt sich allerdings ein Befund festhalten: Bis weit in das 19. Jahrhundert hinein blieben in der Pressegrafik die Schwierigkeiten bestehen, große Menschenmengen so ins Bild zu setzen, dass sie für das Publikum der Zeitungen interessant seien. Es ist daher nicht am Standort des Zeichners und am Blickwinkel abzulesen, welche Grundhaltung ein Presseerzeugnis zu den Ereignissen aufwies. So sehr aus Londoner Sicht der Staatsstreich des 18 Brumaire 1851 zu verabscheuen war: Der Kontrast zwischen den Dragonern/Kürassieren und dem Zug der Arbeiter auf dem Boulevard Montmartre war unterhaltsam – »picturesque«; das Bild motiviert nicht, eine bestimmte politische Haltung zum Geschehen einzunehmen. Mit dem glatzköpfigen Herrn, der 1869 seinen Zylinder auf der Flucht verliert, kam eine humoristische Note ins Geschehen. Erst eine breite Auswertung der Presseillustrationen könnte ermitteln, ob sich die Londoner Presse solche Ausflüge in andere Genres vor allem dann leistete, wenn sie über fremde Länder berichtete. Komik geht dem Zug der Londoner Matrosen und der Chartisten von Februar und April 1848 – auf den ersten Blick jedenfalls – ab. An den Rändern löste sich in den meisten Pressebildern aus London und auch aus Paris die Menge in Einzelfiguren auf, deren Status und deren Grad an Beteiligung abzulesen ist. Erst Gustave Doré sollte sich davon trennen, seine Bilder der alltäglichen Menschenmengen auf den Londoner Straßen mittels anekdotischem Beiwerk interessant zu machen.

6.8 Zirkulation sichern

Unter den Stichworten »liberté et sûreté de la voie publique« erlassen die Polizeipräfekten von Paris im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts in dichter Folge mehrere Dekrete. Sie schließen an die Bemühungen an, die wohl zum ersten Mal unter Henri IV, dann wiederholt im 18. Jahrhundert, die Straße von Verkehrshindernissen und Gefährdungen für die Passanten frei halten wollen. »Polizei« meint hier in der Tradition der Frühen Neuzeit alle Regelungen, die den öffentlichen, d. h. grundsätzlich allen zugänglichen Raum betreffen. Was darunter im Einzelnen fällt, ist im Aufgabenkatalog für den Préfet de Police vom 1. Juli 1800 gelistet:

> Le préfet de police procurera la liberté et sûreté de la voie publique, et sera chargé à cet effet:
> D'empêcher que personne n'y commette de dégradation;

881 Kemp 1973, S. 249–269. Vgl. aus germanistischer Perspektive Gamper 2007 sowie für die britische historische Forschung Harrison 1988.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

De la faire éclairer;
De faire surveiller le balayage auquel les habitants sont tenus devant leurs maisons, et de le faire faire aux frais de la ville dans les places et la circonférence des jardins publics;
De faire sabler, s'il survient du verglas, et de déblayer au dégel, les ponts et lieux glissants des rues;
D'empêcher qu'on expose rien sur les toits ou fenêtres, qui puisse blesser les passants en tombant;
Il fera observer les règlements sur l'établissement des conduits pour les eaux de pluie et les gouttières;
Il empêchera qu'on y laisse vaguer des furieux, des insensés, des animaux malfaisants ou dangereux;
Qu'on ne blesse les citoyens par la marche trop rapide des chevaux ou des voitures;
Qu'on obstrue la libre circulation, en arrêtant ou déchargeant des voitures et marchandises devant les maisons, dans les rues étroites, ou de toute autre manière;
Le préfet de police fera effectuer l'enlèvement des boues, matières malsaines, neiges, glaces, décombres, vases sur les bords de la rivière après les crues des eaux;
Il fera faire les arrosements dans la ville, dans les lieux et dans la saison convenables.[882]

Zuständig für die Durchsetzung der Regeln in den Quartiers sind die »Commissaires«. Die Liste ist nach einem Sachzusammenhang aufgebaut, aber die Reihenfolge zeigt, dass die Zuständigkeiten historisch entstanden sind. Sie nennt nur an einigen Stellen, wer für die Ausführung der Maßnahmen zuständig ist: Die Anrainer müssen vor den Häusern kehren, und sie dürfen nichts an die Fassade montieren, was herunterfallen kann, außerdem müssen sie die Wasserableitungen des Hauses in Ordnung halten. »Sicherheit« ist hier, wie in manchen anderen Bestimmungen (Beleuchtung, Fegen, Streuen, Wässern, zu schnelles Reiten und Fahren) die Sicherheit der Personen, die sich auf der Straße bewegen. Verhaltensauffällige Personen werden mit unbeaufsichtigten Tieren in einer Bestimmung zusammengefasst. Spezialfälle sind die Beseitigung von Unrat nach Hochwasser und das Wässern der Straße bei zu großer Trockenheit. Es gibt nur eine Regel, die unmittelbar Verkehrshindernisse betrifft: Besonders in engen Straßen ist das Anhalten und Entladen von Wagen vor den Häusern verboten. Aber alle Regeln sollen den sicheren Verkehr ermöglichen; wenn sie massiv außer Kraft gesetzt sind, leidet das ungestörte Passieren der Straße. »Sûreté« meint also die freie und gefahrlose Durchfahrt; sie wird mit einer Fülle an Handlungsroutinen der Benutzerinnen und Benutzer mehr oder weniger realisiert, so dass sich die Regierungen in beiden Städten zu einer großen Menge an Regelungen veranlasst sehen. Diese greifen in den Verteilungskampf um den Platz auf der Straße ein, und sie versuchen, die städtische Straße zu einer Institution zu

882 Delessert 1844, p. xiv, auch in Davenne 1858, S. 326.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

machen, die zur Zuverlässigkeit, um nicht zu sagen Sicherheit, zahlreicher Vorgänge in der Stadt und im Staat beiträgt.[883]

Als das Dekret verfasst wird, verfügt die Mehrzahl der Straßen über Pflaster, das in der Straßenmitte eine Rinne für die Entwässerung vorsieht.[884] Hierhin entwässern auch die Häuser. Bürgersteige gibt es nicht, die gesamte Fläche der Straße steht allen zur Verfügung (vgl. Abb. 89). Vier Instanzen begegnen sich mit ihren jeweiligen Interessen auf diesen Straßen, die nach und nach mit Trottoirs zum Schutz der Fußgänger versehen werden: 1. Die Anrainer, 2. die hier nicht erwähnten Straßenhändlerinnen und -händler sowie die Dienstleister – diese Gruppe wird mit zahlreichen separaten Dekreten bedacht –, 3. alle Personen, die die Straße benutzen, um ein Ziel zu erreichen, und 4. die Stadtregierung, hier vertreten durch den Präfekten, der einen keineswegs unparteiischen Interessensausgleich durch Konfliktregelungen unternimmt. Im Folgenden sollen die spezifischen Interessen dieser Gruppen an wenigen Beispielen aufgezeigt werden. Abschließend wird dargelegt, auf welchen teilweise alten, erfahrungsgesättigten Heuristiken die Handlungsrepertoires der jeweiligen Administrationen beruhten und vorrangig wie die Straße unter den Aspekten der Absicherung der Ökonomie zum Verkehrsraum umgewandelt wurde.[885]

Die Anrainer begreifen die Zone unmittelbar vor der Straße als einen dem Haus zugehörigen, nützlichen Platz. Ildefons Cerdà leitet dieses Verständnis in seinen umfassenden Darstellungen der städtischen Straße von 1861 und 1867 aus der Geschichte von Siedlungen ab: Danach seien Straßen als Zuwegungen zu Häusern errichtet worden und hätten – wie Cerdà es noch im Süden Europas erlebte – den Anrainern und der Nachbarschaft gedient.[886] Nicht diese Ableitung, aber die Entwicklung der Parzellen im Quartier des Halles von Paris bestätigt, dass Anrainer den Straßenraum am Haus so verstanden und ihn vielfältig für eigene Zwecke nutzten. Die zunehmende Verdichtung der Bebauung, die aus dem Wachstum der Bevölkerung einerseits, den festen Stadtgrenzen andererseits resultierte, habe dazu geführt, dass Gewerbe, die sich zuvor auf dem Grundstück selbst ausbreiten konnten, auf die Straße ausweichen mussten.[887] »En général, la population parisienne faisant le commerce a une tendance continuelle à empiéter sur la voie publique,«[888] klagt der Präfekt Henri Gisquet 1840 in seinen Memoiren. Es ging um nichts weniger als um

883 Haslinger/van Laak 2018, S. 15f.

884 Alonzo 2018, S. 242–247.

885 Zur Begriffsbestimmung und Integration in eine historische Perspektive von Sicherheitspolitiken vgl. hier nur Bonacker 2021, S. 7, S. 23–26. Bonackers Beispiele entstammen der Gegenwart. Vgl. außerdem Daase 2012.

886 Cerdà, Ildefons: Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid (1861) und Teoría general de la urbanización (1867, hier nach: Cerda 1999).

887 Boudon 1977.

888 Gisquet 1840, Bd. 1, S. 273.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die Definition und die Herrschaft über die Straße als öffentlichen Raum: Manche Aktivitäten in der Herstellung und im Verkauf von Lebensmitteln bedrohten die Hygiene der Straße und störten die freie Passage durch Gerüche und durch Ansammlungen von Kundschaft. Verbote betrafen Anrainer und fliegende Händlerinnen und Händler: 1829 wird den »marchands épiciers, limonadiers et autres« noch eine Galgenfrist von drei Monaten eingeräumt, besonders wenn sie nicht über einen Hof verfügen. Danach ist es verboten »de brûler ni faire brûler, sur la voie publique, du café et autres denrées.«[889] Diese Vorschrift entstammt dem ausführlichsten Dekret zur Benutzung der Pariser Straßen, dem des Präfekten Debelleyme vom August 1829. Es macht die Straße in allen denkbaren Aspekten zum öffentlichen Raum. Aber Debelleymes Nachfolger Mangin schiebt 1830 noch nach, und dieses Mal sind die ambulanten Angebote betroffen:

> Il est défendu de faire frire, rôtir ou griller sur la voie publique, des poissons, viandes, marrons, pommes de terre; d'y faire des beignets, crêpes, gaufres, ou tous autres apprêts de mets quelconques susceptibles d'incommoder le public, par la mauvaise odeur ou la fumée.[890]

Während in diesen Punkten Geruchsbelästigungen den Hauptgrund für das Verbot darstellen, dienen die detaillierten Regeln zum Vermeiden des stationären Aufenthalts von Lieferungen und der Lagerung von Materialien ausschließlich der freien Passage.

> La voie publique étant spécialement affectée à la circulation, nul n'a le droit de s'y établir, même momentanément, pour y exercer un commerce ou une industrie.[891]

Der Weg zur strengen Definition der Straße als öffentlicher Raum, der vor allem anderem dem Verkehr zu dienen habe, war lang, und manche Pflichten bestätigten die Auffassung der Anrainer, der Straßenraum, zumindest das Trottoir, gehöre zum Haus und stehe den Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung. Zu diesen Pflichten hatte das Anzünden der Laternen gehört und – noch sehr viel länger – die Reinigung der Straße. Erst wenn diese Lasten zentralisiert und steuerfinanziert von der Öffentlichkeit übernommen wurden, verschwanden mit diesen Routinen auch die Reste

889 Ordonnance concernant la sûreté et la liberté de la circulation, 08.08.1829, Nr. 76, in: Delessert 1844, Nr. 1314, S. 492–503. Zu den Dekreten vgl. die zusammenfassende Darstellung von Chevallier 2010, S. 144–154.

890 Ordonnance concernant les étalages mobiles, 19.06.1830, in: Delessert 1844, Nr. 1357, S. 568–573, Nr. 12, S. 570.

891 Ordonnance concernant les étalagistes et autres personnes stationnant sur la voie publique pour y exercer une industrie, 30.01.1832, hier zitiert nach Barles 2001, S. 200.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

dieser Auffassung, die Straße wenigstens teilweise auch als privaten Raum begriff. London, d. h. Westminster, ging Paris in diesen Punkten deutlich voraus. Miles Ogborn hat am Beispiel des Straßenpflasters in Westminster aufgezeigt, dass die Übertragung der Arbeiten von den Anrainern in eine neue Organisation in den 1750er Jahren nicht nur objektive Vorteile, wie die Verwendung einheitlicher Materialien und einheitlicher Abmessungen hatte. Vielmehr definierte sich an den Maßnahmen eine neue Auffassung der Straße als öffentlicher Raum. Es war den Beteiligten klar, dass sie damit ein britisches Prinzip der selbstbestimmten Bürger im Kontrast zur französischen Despotie etablierten. Dies manifestierte sich in den »sidewalks«:

> It is true they occupy a considerable space, but if we compare the streets of London with those of Paris, this distinction seems, upon the comparison, to carry with it a *kind* of proof, that we are *free* people, and that the French are *not* so. The *Gentleman*, as well the *Mechanic*, who walks the streets of *Paris*, is continually in danger of being run over, by every careless or imperious coachman, of whom there are many; and in fact these accidents frequently happen in that city, in so much that few people of distinction ever walk in the streets.[892]

In London und in Paris wird einmütig beklagt, dass das ambulante Gewerbe ein enormes Verkehrshindernis darstelle. Dabei unterscheidet die Administration zwischen den Angeboten, die allein in Bewegung erfolgen, und denjenigen, die Waren von Tischen oder Karren feilbieten bzw. sogar in Buden (»échoppes«). Aber der Umgang mit Handel und Dienstleistung auf den Straßen offenbart deutliche Unterschiede zwischen den beiden Städten. In Paris reihen sich die Dekrete in dichter Abfolge. Zwei Aspekte lassen den Straßenhandel als schädlich erscheinen: Er behindert den fließenden Verkehr. Es ist gleich, ob ein Stand (»étalage«) aufgebaut wird oder jemand ohne Apparatur handelt: »Il y a étalage chaque fois que des marchandises sont exposées en vente, même momentanément, sur le sol des rues, places, boulevards et autres communications publiques.«[893] Henri Gisquet, der 1832 bis 1836 als Préfet de Police amtierte, sieht überdies ökonomische Probleme: Er beziffert die Zahl der Straßenhändlerinnen und -händler in Paris auf rund 25.000 bis 30.000. Die Masse – die Zahl lässt sich nicht prüfen – stellt einen wesentlichen Grund des Problems dar, denn trotz des Zwangs zur Registrierung ist die Behörde mit der Kontrolle überfordert. Zudem werden keine Steuern entrichtet. Der Straßenhandel schade dem stationären Einzelhandel durch niedrige Preise, eine geringe Qualität der Waren und die

892 Ogborn 1998, S. 91–104; das Zitat nach John Hanaway 1754, auf S. 96 mit Anm. 100, S. 267; kursive Hervorhebungen im Original.

893 Ordonnance concernant les étalagistes sédentaires, 01.10.1830 (Präfekt Girod de l'Ain), in: Delessert 1844, Nr. 1369, S. 582–584, S. 582.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Unmöglichkeit, die Gewichte der Wagen oder auch die Längenmaße zu kontrollieren. Im Zeitalter nach der Julirevolution sei die Behörde ohnmächtig:

> Nous sommes libres, disaient-ils [les marchands]; nous voulons être marchands, vendre ce qui nous convient, nous établir où bon nous semble; le pavé appartient à tout le monde; le peuple, depuis les barricades, a bien le droit de l'occuper.[894]

Hinzu kam, dass die Commissaires die undankbare Aufgabe hatten, die zahlreichen Regelungen in der direkten Auseinandersetzung mit den Betroffenen umzusetzen. In etlichen Fällen duldeten sie den Handel, und besondere Fälle wurden – etwa die Situation der ansonsten aufs Betteln angewiesenen Witwen und Waisen – in die Dekrete als Ausnahme aufgenommen.[895] Was vorher ein Recht war – die Nutzung des öffentlichen Raums für legitime private Zwecke –, wurde nun zu einem karitativen Zugeständnis.[896] In der Dritten Republik schließlich wurden die Dekrete mit aller Härte durchgesetzt.[897] Dies betraf auch die Buden.

Die Bude definierte sich aus ihren leichten Materialien und ihren Standorten, im Winkel von Straßen (Abb. 180) und Kirchen, wo sie von den Konventen und Pfarreien errichtet und vermietet wurden.

> L'Echoppe est une petite boutique d'une légere construction faite ordinairement avec des planches: on en distingue de deux sortes, relativement à la maniére de les posséder; les unes sont tenues à cens ou rentes du Domaine du Roi, ou sont affermées à son profit; les autres, dont le nombre n'est point déterminé, sont occupées par de pauvres Maîtres & veuves, qui n'ont pas le moyen de se pourvoir autrement, & qui les établirent à leurs frais dans les lieux où on peut leur en accorder la permission sans inconvénient.[898]

Ein Verkehrshindernis stellten sie also nur dar, wenn sich Kundschaft ansammelte. Aber sie nutzten Platz, der nun als öffentlicher Raum definiert war, und sie störten das »Bild«, das man sich von einer Straße in der Hauptstadt machen sollte. Die Administration befürchtete, wie Manuel Charpy gezeigt hat, insbesondere nachts die Treffpunkte zwielichtiger Gestalten; eine Bude, die offenbar eine Baulücke in der Rue Saint-Denis füllte, sei »un coupe-gorge pendant la nuit«. Die legitimen, mit Ver-

894 Gisquet 1840, Bd. 1, S. 270. Vgl. dazu auch die Bestimmung in der Ordonnance vom 19. Juni 1829, wonach die Stände mit denselben Waren 60 m Abstand von einem entsprechenden Laden zu wahren hätten.

895 Baruch-Gourden 1987, bes. S. 258–264. Ordonnance concernant les étalages mobiles, 19.06.1830, in: Delessert 1844, Nr. 1357, S. 568.

896 Ich folge hier Thompson 2000, S. 102f.

897 Rennes 2022, S. 57–63.

898 Perrot 1782, S. 108–111, S. 108f.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

trägen ausgestatteten Besitzer der Buden machten geltend, dass sie gerade durch die Platzierung in Winkeln und Baulücken, die schlecht beleuchtet waren, für Sicherheit sorgten. Dies half nichts, in den ersten Jahren des Second Empire verschwanden diese Buden.[899] Es ist für das Verständnis des Second Empire über die funktionale und soziale Ordnung des Straßenraums bezeichnend, dass man einige Zwecke der Buden durch regelgerechte, einheitlich gestaltete Kioske und Urinoire aus haltbaren Materialien ersetzte.[900]

In London gab es ähnliche Bedürfnisse nach Regulierung, aber sie kamen später auf, erst nach der Gründung der Metropolitan Police 1839. Es verwundert nicht, dass auch in London mit dem Instrument der Registrierung der auf der Straße aktiven Personen gearbeitet wurde. Zu durchgehenden Verboten bzw. massiven Einschränkungen von Handel und Dienstleistung auf der Straße aber kam es nicht. Generell behielt man auch nach dem *Metropolitan Street Act* von 1867 die grundsätzliche Regel bei, dass die Polizei nur auf die Beschwerden von dazu berechtigten Anrainern gegen den Straßenhandel (und gegen Straßenmusik) einschreiten werde. Händlerinnen und Händler, die nur ambulant, also ohne Stand oder Karren aktiv waren, durften, eine Registrierung vorausgesetzt, uneingeschränkt tätig werden. Aber auch für den Handel mit Viktualien, für Produkte aus Heimarbeit und für Hausierer (»hawkers«) gab es grundsätzlich die Erlaubnis mit den wenig haltbaren und geringwertigen Gütern zu handeln. Der Platz dafür war die Zone zwischen Trottoir und Fahrbahn, da wo auch die Mietkutschen auf Kunden warteten. Die Vedute des Strand von Thomas Shotter Boys zeigt die beiden Varianten: Den Karren mit Backwaren am Straßenrand und den Austräger von Fleisch in Bewegung (Abb. 25). Zwischen 1851 und 1911 nahm die Zahl der Straßenhändlerinnen und -händler um 25 % zu.[901] Auch im Fall des Straßenhandels zeigt sich, dass London eine geteilte Stadt war: 1863 hatte die City Regelungen erlassen, die aus Sorge um den fließenden Verkehr den Straßenhandel auch mit Viktualien untersagte, und zwar in den Hauptstraßen, die im »Bye-Law«, dem Anhang, einzeln aufgeführt sind.[902] Pragmatisch und in Anbetracht der schmutzigen Straßen sachgerecht war die Lösung, die man in beiden Städten für unerlässliche Dienstleistungen entwickelte: Schuhputzer (»dé-

899 Charpy 2011, S. 26f.

900 Pisani 2022. Wie sehr diese Ordnung des »Mobiliars« mit der Zeit durch eine historisch sich überlagernde Vielfalt überwunden wurde, zeigen die nahezu gleichzeitig publizierten Studien von Magnago Lampugnani [2019] 2023 und Heathcote 2022 auf.

901 Winter 1993, S. 109f.

902 Bye-Laws, rules, orders, and regulations, made the 20th day of October 1863, App. No. i. by the Court of the Mayor and Aldermen of the City of London, for the said City, under the Provisions of The City of London traffic regulations act, 1863, in: Special report from the select committee on the London City traffic regulation Bill, London 1866, S. 48, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1866-042059?accountid=14571, [07.07.2025].

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

crotteurs«, »shoeblacks«) erhielten feste Plätze auf den Straßen, in London wurde zugleich ihre Zahl beschränkt und damit für diejenigen, die eine Lizenz erhielten, der Lebensunterhalt durch Ausschaltung der Konkurrenz gesichert.[903] Auch hier musste Ordnung greifen (vgl. Abb. 160).

Passanten stehen hier stellvertretend für alle diejenigen, die die Straße als Weg zum Ziel nutzen. Bewusst greife ich diese Gruppe der Fußgänger heraus, die sich auf dem Trottoir bewegen, weil sie, im Unterschied zum Wagenverkehr auf der Fahrbahn, nicht zwingend gemeinsame Interessen mit einem Anrainer der Straße haben, der Lieferungen aussendet oder empfängt. Passanten sind im ersten Text, der sich ihnen ausdrücklich widmet, männlich, obwohl, wie die Bilder zeigen, nicht wenige Frauen auf den Trottoirs unterwegs sind. Der Verleger Pierre-Jules Hetzel definiert 1845 die Passanten als Erscheinung der Großstadt Paris und unterscheidet sie von den Spaziergängern. Passanten kennen sich nicht persönlich, das ist großstädtisch, aber ein jeder hat ein individuelles Interesse und konkurriert darin, ohne dass er den Konkurrenten auf der Straße identifiziert. Passanten haben ein Ziel, das man von außen nicht erkennt.

> Un homme qui se promène a l'air d'aller partout ou de n'aller nulle part. Un passant est un homme qui va quelque part.
>
> Des gens qui se promènent, n'eussent-ils pour guide que le hasard, sont des gens qui se cherchent et semblent venus où ils sont, exprès pour se voir. Les passants sont des gens qui se rencontrent, qui se croisent et qui, à moins qu'ils ne se coudoient, passent outre sans s'apercevoir même qu'ils se sont rencontrés.[904]

Passanten und Personen, die spazieren gehen, stellen zwei Tempi des Vorankommens dar, die sich gegenseitig stören. Noch wichtiger wird es, die eher langsame Bewegung der zu Fuß Gehenden und den Fahrverkehr, der nach möglichst hohem Tempo strebt, zu trennen.[905] Dabei stehen Passanten und Personen, die spazieren gehen, sowie die Konsumenten und Konsumentinnen, die Hetzel nicht erwähnt, für die Gruppen, denen die Schutzmaßnahmen durch den Umbau und die Kontrolle all dessen gelten, was auf der Straße geschieht. Passanten konkurrieren um den wenigen Platz auf den Trottoirs, und selbstverständlich denkt Hetzel sie als zwar anonym bleibende, aber finanziell abgesicherte Mitglieder des Bürgertums.

---

903 Bye-Laws 1863 (wie Anm. 903), S. 48. Die Maximalzahl für die City wurde auf 300 festgelegt. Für Paris vgl. die Ordonnance vom 01.10.1830, in: Delessert 1844, Nr. 1369, Nr. 16, S. 584. Außer den Schuhputzern wurden auch die Schuhmacher, die Scherenschleifer und die Stuhlflicker von den Begrenzungen ausgenommen.

904 Stahl 1845, S. 226. Vgl. auch Corbineau-Hoffmann 2011.

905 Studeny 1995, S. 111–122.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Arbeiter und Arbeiterinnen sowie Angestellte bevölkerten auf und von dem Weg zu ihren Arbeitsplätzen jeden Tag zweimal die Bürgersteige. Wie die von Hetzel geschilderten Passanten hatten sie keinen Blick für die Auslagen der Geschäfte und konnten sich nur noch durch die Verteilung der Ströme nach jeweiliger Richtung ordnen: Sie organisieren sich selbst. Es gab keine Vorschrift für die Richtungen des Fußgängerverkehrs, im Unterschied zum Fahrverkehr, bei dem in England seit 1835 das Linksfahren vorgeschrieben war, zumindest wenn jemand entgegenkam.[906] Welcher Fußgänger aber konnte durch das Beharren auf dem Gebrauch des Weges in Gegenrichtung noch zum Ziel kommen?

Es ist nicht zu entscheiden, welche Perspektive der Administration auf die Straße das größere Gewicht hatte, als es um die Entwicklung zu einem Raum ging, der vor allem anderen dem sicheren Verkehrsfluss dienen sollte: eine Sichtweise, die die Gesundheit ins Zentrum stellte, und eine Sichtweise, die den ökonomischen Erfolg an erster Stelle sah. Beide Heuristiken hatten zwar die Straße als eine spezifische Situation im Blick, die zum Ganzen der Stadt beizutragen hatte, aber nur die Ökonomie blickte weit über die Stadt hinaus, auf das gesamte Territorium des Staates, im Zeitalter des Kolonialismus über den Kontinent Europa hinaus. Es kann auch nicht entschieden werden, ob der Mangel an »Hygiene« in der Stadt oder das unzureichende Straßennetz in Stadt und Staat als die größere Gefahr für das Staatswesen angesehen wurden. Die Gefahren unterschieden sich allerdings in ihrer zeitlichen Wirksamkeit: Die Choleraepidemien machten unmittelbar Eindruck, wurden als existenzielle Bedrohung angesehen und lösten unmittelbar Maßnahmen wie beispielsweise Quarantänen aus, wie seit jeher im Fall von Epidemien. Unzureichende Straßen waren Alltag und dessen Aufbesserung nahm Zeit, auch hohen administrativen Aufwand, in Anspruch. Gemeinsam war beiden Perspektiven das Konzept der Netze, die die Zirkulation möglich machten.[907] Im Fall der Sicht, die von den Hygienikern geprägt wurde, war das Thema die Zirkulation von Wasser, Abwasser und Luft, die eine gesunde Stadt unter dem Stichwort der »salubrité« prägen müsse. Der Bau von Wasserleitungen, eines Kanalsystems und die Niederlegung von zu dicht bebauten Quartieren mit hoher Bevölkerungsdichte, die die Zirkulation der Luft störten, waren die Maßnahmen, die in London und in Paris zu unterschiedlichen Zeiten, aber jeweils mit ähnlichen Vorgehensweisen unternommen wurden. Sie bildeten sich in den Straßen ab, zielten aber grundsätzlich auf größere Quartiere oder

906 Für Fahrzeuge und Reiter wurde der Linksverkehr, jedenfalls bei Gegenverkehr, durch den *Highway Act* von 1835 vorgeschrieben (Bill to amend Laws relating to Highways in England, 5 & 6 Will. 4. c. 50, Section 78), https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1835-015453?accountid=14571 [07.07.2025].

907 Netze werden derzeit vorwiegend als Infrastruktur analysiert, vgl. dazu nur die Arbeiten von van Laak 2009; van Laak 2017; van Laak 2018. Die Arbeiten gelten der Phase vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart. Zuletzt Kamleithner 2020.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die ganze Stadt. Im Fall der Sicht, die von den Ökonomen ausging, war das Thema die Zirkulation von Waren, von Geld und von Nachrichten, die den Handel betreffen konnten. Mängel wurden lange Zeit erlebt, das Handlungsrepertoire zur Abhilfe war seit Jahrhunderten bekannt: Alles was die Durchfahrt behindern konnte, musste beseitigt werden. Zu einer existenziellen Bedrohung entwickelte sich die Verstopfung der Straßen aber schleichend. So wurde zunächst das Repertoire erweitert, wie das Beispiel des General Post Office in London zeigt. Die Reichweite, weit über die Grenzen der Stadt hinaus, und das bis in Minuten hinein berechnete Tempo für die Wagen der Post konnten an diesem Beispiel für die Zirkulation aus der Perspektive der Ökonomie aufgezeigt werden. Wenn die Administration Anliegen der Ökonomie verfolgte, fokussierte sie die Straße als einen sowohl architektonisch als auch sozial definierten Raum in der großen Stadt.

In jeder Regelung und in jeder Maßnahme zeigte sich die Macht der Regierung.[908] Gerade Straßen waren eine solche Machtdemonstration; das wurde allerdings vor allem im Kontrast zu den alten, gewachsenen Straßen sichtbar und geriet mit den Routinen der alltäglichen Benutzung in Vergessenheit. Mit der Zeit wurde gewöhnlich vergessen, dass eine Maßnahme einmal als Herrschaftszeichen galt und umkämpft war, wie die Geschichte der Hausnummern lehrt.[909] So war es nötig, das Regierungshandeln auf andere Weise im Bewusstsein zu halten. Nicht das militärische Potenzial, sondern die ständig nötigen »liberté et sûreté de la circulation« drängten sich in den Vordergrund. Sie wurden vor allem durch die zahlreichen offiziellen Aushänge und Plakate angemahnt, die in beiden Städten mit den Plakaten für Veranstaltungen und Anzeigen aller Art um Aufmerksamkeit zu kämpfen hatten. Es bedurfte also einiger Hartnäckigkeit, die Macht über die Straße zu behaupten. Man könnte folglich das wiederholte Publizieren und schrittweise Anpassen der Dekrete gegen den Pariser Straßenhandel ebenso wie das langwierige Deliberieren der *Committees* des Parlamentes in Westminster nur für Anzeichen halten, dass Regelungen erlassen, aber nicht durchgesetzt wurden. Dies trifft jedoch nur jenen Teil des Handlungsrepertoires, der die alltäglich wiederkehrenden, flexiblen individuellen Aktivitäten betraf. Diese durch Kontrolle vollständig zu verhindern, scheiterte an den Quantitäten von potenziellen Deliquentinnen und Deliquenten einerseits, Ordnungskräften andererseits. Denn alles was in den Bereich der Baupolizei fiel, was also unbeweglich am Gebäude montiert und von Dauer sein sollte, wie Klappläden, Markisen, Ladenschilder, vorspringende Etagen, Balkone etc., wurde nach und nach vollständig eliminiert. Dinge, die von mehr oder weniger langer Dauer waren, traf irgendwann der Zugriff der Ordnungsmacht. Es gab jedenfalls einen langen Atem: In London konnte man auf das Kontinuum der Monarchie und des Parlaments bauen, in Paris sorgte

908 Einschlägig ist an dieser Stelle Foucault 1992, bes. S. 220.
909 Pronteau 1966; Tantner 2007; Denis 2015.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

die Stabilität der Administration auf einer mittleren Ebene trotz der Revolutionen während des hier untersuchten Zeitraums für Kontinuität.

Der Bruch deutete sich in der Julimonarchie an und erfolgte im Second Empire, als das Eigentumsrecht an den Grundstücken, das bisher den Verlauf der Straßen geschützt hatte, in großem Maßstab unter dem Siegel des öffentlichen Wohls (»bien public«) aufgehoben werden konnte.[910] Denn die Versuche, die Breite der Straße schrittweise zu vergrößern, wenn sich die Gelegenheit dazu bot, wenn nämlich einzelne Neubauten von Häusern eine zurückgesetzte Baulinie einhalten mussten, hatten nicht den erwünschten Erfolg. Zwar waren solche Eingriffe in das Eigentum am Boden rechtmäßig. Aber sie zeigten nur punktuelle Wirkung und schufen neues Ungemach. Denn sie erzeugten Winkel in der Bauflucht, die im guten Fall mit einer »échoppe« aufgefüllt wurden, sonst Platz für Müll u. ä. boten (Abb. 180).

Nicht jede Neuerung des Handlungsrepertoires war demnach erfolgreich, und auch nicht jede Möglichkeit des Handelns wurde genutzt. Nur in Paris reichte der Zugriff staatlichen Handelns bis in die ästhetische Einheitlichkeit der Straßen, mit den Hausfassaden und dem *mobilier urbain.* Dies wiederum rief auf der anderen Seite des Ärmelkanals ins Bewusstsein, wozu man das Argument des »free-born Englishman« gebrauchen konnte: für eine Individualisierung des Bauens, die es in London seit dem Großen Brand von 1666 so nicht gegeben hatte. Nur in Paris, nicht in London wurde auf und mit den Straßen neben die Sicherung des Verkehrsflusses und damit die Sicherung der Wohlfahrt des Staates auch die Sicherung der Herrschaft vor Umstürzen durch Aufstände und Revolutionen gestellt. Vorrangig aber dienten in beiden Metropolen die neuen, wohlgeordneten Straßen mit ihrem zunächst ausreichenden Fließen des Verkehrs der Ökonomie. Es ist nicht erstaunlich, dass als Muster einer Reichtum und Macht abbildenden Straße das Paris des Second Empire, nicht das viktorianische London für die Erneuerung und Erweiterungen von Straßen in manch einer europäischen und nord- wie südamerikanischen Stadt herangezogen wurde.

910 Vgl. Bourillon 1999.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0



180 Charles Marville: Rue St. Jacques/Rue des Mathurins, Fotografie auf Albuminpapier, Paris, Musée Carnavalet.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

7. Verzeichnis der Quellen

Ablett, William: Reminiscences of an old draper, London 1876.

About, Edmond: Dans les ruines, in: Paris-Guide par les principaux écrivains et artistes de la France, 2 Bde., Paris 1867, Bd. 2, S. 915–922.

Aldeguier, Jean-Baptiste Auguste: Le Flâneur, galerie pittoresque, philosophique et morale de tout ce que Paris offre de curieux et de remarquable. Par un habitué du boulevard de Gand, Paris 1826.

Almanach du commerce de Paris pour l'an VIII, Paris: Duverneuil, 1799.

Almanach du commerce de Paris, des départements de l'Empire, 12. Ausgabe, Paris: Jacques de la Tynna, [12]1809; [18]1815.

An act for the further and better regulation of buildings and party-walls; and for the more effectually preventing mischiefs by fire within the cities of London and Westminster, and the liberties thereof, […] in: Statutes at large from the Magna Charta to the end of the Thirteenth Parliament of Great Britain, continued by Danby Pickering, Cambridge 1775, Bd. 30, S. 483–542 (14 Geo. 3. c. 78).

Annuaire-almanach du commerce, de l'industrie, de la magistrature et de l'administration ou almanach des 500.000 adresses de Paris, des départements et des pays étrangers, Paris 1863.

Archenholz, Johann Wilhelm von: England und Italien, 2 Bde., Karlsruhe 1791.

Audiganne, Armand (Hg.): Paris dans sa splendeur. Monuments, vues, scènes historiques, descriptions et histoire, 3 Teile, Paris/Nantes 1861.

Baedeker, Karl: Paris und Umgebungen. Nebst Rouen, Havre, Dieppe, Boulogne, und den drei Eisenbahn-Strassen vom Rhein bis Paris. Handbuch für Reisende, Koblenz 1855.

Baedeker, Karl: Paris und Nord-Frankreich […]. Handbuch für Reisende, Koblenz 1867.

Balzac, Honoré de: La Cousine Bette, in: Balzac, Honoré de: La comédie humaine, Bd. VII, Études des mœurs. Scénes de la vie parisienne, hg. unter der Leitung von Pierre Castex, Paris 1977.

Barjaud, Jean-Baptiste-Benoît/Landon, Charles Paul: Description de Londres et de ses édifices, Paris 1810.

Barry, John Wolfe: Address on the streets and traffic of London, London 1899.

Baudelaire, Charles: Les Fleurs du Mal, in: Charles Baudelaire: Œuvres complètes, hg. von Claude Pichois, 2 Bde., Bd. 1, Paris 1975, S. 1–145.

Baudelaire, Charles: Le Spleen de Paris. Petits poèmes en prose, hg. von Robert Kopp, Paris 2006.

Benoiston de Chateauneuf, Louis-François (Hg.): Rapport sur la marche et les effets du choléra-morbus dans Paris et les communes rurales du département de la Seine, Paris 1834.

Berkheim, Carl C.: Lettres sur Paris, Heidelberg 1809.

Berty, Adolphe: Histoire générale de Paris. Topographie historique du vieux Paris. Plans de restitution. Paris en 1380, continuée par Henri Legrand et Lazare Maurice Tisserand, Paris 1868.

Berty, Adolphe: Topographie historique du vieux Paris. Région du Louvre et des Tuileries, continuée par H. Legrand, 2 Bde., Paris 1885.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Blanqui, Adolphe: Voyage d'un jeune français en Angleterre et en Écosse, pendant l'automne de 1823, Paris 1824.
Börne, Ludwig: Schilderungen aus Paris [1822–1824], in: Börne, Ludwig: Sämtliche Schriften, hg. von Inge und Peter Rippmann, 5 Bde., Düsseldorf 1964, Bd. 2, S. 3–189.
Bowles, John: A catalogue of maps, prints, copy-books, &c. From off copper-plates, printed for John Bowles and son at the Black-Horse in Cornhill, London 1753.
Boys, Thomas Shotter: Picturesque architecture in Paris, Ghent, Antwerp, Rouen etc. Drawn from nature and on stone, London 1839.
Boys, Thomas Shotter: Original views of London as it is. Exhibiting its principal streets and characteristic accessories, public buildings in connexion with the leading thoroughfares, &c., with historical and descriptive notices of the views by Charles Ollier, London 1842.
Brayer, Félix: Loi annotée du 11 mai 1868 sur la presse, ou manuel complet renfermant par ordre alphabétique de matières toutes disposition en vigueur [...], Grenoble/Paris s. d.
Briffault, Eugène: La nuit de Paris, in: Le livre des cent-et-un, 15 Bde., Paris 1831–1834, Bd. 3, S. 127–150.
Briseux, Charles-Étienne: Architecture moderne ou l'art de bien bâtir pour toutes sortes de personnes, tant pour les maisons de particuliers que pour les palais, 2 Bde., Paris 1728.
Britton, John: Original picture of London enlarged and improved. Being a correct guide for the stranger, as well as for the inhabitant, to the metropolis of the British empire, together with a description of the environs [...]. The 24th edition, revised and corrected to the present time, London 1826.
Britton, John: Original picture of London [...]. The Twenty-seventh edition revised and corrected to the present time, London 1833.
Britton, John/Jones T. E.: The auto-biography of John Britton [...] honorary member of numerous English and foreign societies, 3 Bde., London 1849/1850.
Burn, James Dawson: The language of the walls, a voice from the shop windows or the mirror of commercial roguery, London 1855.
Burnell, George Rowden: Studies of modern architecture at home and abroad, in: Examples of the architecture of the Victorian age, and monthly review of the world's architectural progress, Bd. 1, London 1862.
Busch, Frederick Grant/Day, Thomas Anthony: The excursionist's guide; or, three days in Paris, London 1850.
Calemard de Lafayette, Charles: Place du Louvre. Place Saint-Germain l'Auxerrois, in: Lurine, Louis (Hg.): Les rues de Paris. Paris ancien et moderne. Origines, histoire, monuments, costumes, mœurs, chroniques et traditions. Ouvrage rédigé par l'élite de la littérature contemporaine, 2 Bde., Paris 1844, Bd. 2, S. 77–92.
Carey, David: Life in Paris; or, The rambles, sprees, and amours of Dick Wildfire, Squire Jenkins and Captain O'Shuffleton with the whimsical adventures of the Halibut family; and other eccentric characters in the French metropolis/Embellished by George Cruikshank, London 1822.
Cerda, Ildefons: The five bases of the general theory of urbanization, hg. von Arturo Soria y Puig, Mailand 1999.
Cesena, Amédée Gayet de: Le nouveau Paris, guide de l'étranger, etc., Paris 1864.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Cole, William: A journal of my journey to Paris in the year 1765, hg. von Francis Griffin Stokes, New York 1931.
Critical observations on the buildings and improvements of London, London 1771.
Daly, César: L'architecture privée au XIXe siècle sous Napoléon III, nouvelles maisons de Paris et de ses environs, 4 Bde., Bd. 1, Hôtels privés, Bd. 2, Maisons à loyer, Paris 1864.
Darton, William: A description of London. Containing a sketch of its history and present state, and of all the most celebrated public buildings [...] with engravings, London 1824.
Davenne, Henri: Traité pratique de voirie urbaine, ou législation et principes qui régissent cette branche de l'administration, Paris ^{3}1858.
Delessert, Gabriel (Hg.): Collection officielle des ordonnances de police depuis 1800 jusqu'à 1844, 4 Bde., 1844/1845, Bd. 2, Paris 1844.
Delvau, Alfred: Les heures parisiennes, Paris 1866.
Dibdin, Thomas: Songs, chorusses, and a descriptive sketch of the scenery, &c. in Harlequin's Habeas, a new pantomime, as performed at the theatre-royal, Covent Garden [...], London 1803.
Dickens, Charles: Dombey and son [1847/1848], hg. von Alan Horsman, Oxford 1974.
Dickens, Charles: Little Dorrit, London 1857.
Dillon, Arthur: Utilité, possibilité, facilité de construire des trottoirs dans les rues de Paris, Paris s. d. [1802–1805].
Dodd, Charles: London shops and bazaars, in: Knight, Charles (Hg.): London, 6 Bde., London 1843, Bd. 5, S. 385–400.
Dodsley, Robert (Hg.): A collection of poems. By several hands, 6 Bde., Bd. 3, Dublin 1755.
Du Bos, Jean-Baptiste: Réflexions critiques sur la poésie et sur la peinture, 2 Bde., Paris ^{4}1740.
Du Camp, Maxime: Paris. Ses organes, ses fonctions et sa vie; dans la seconde moitié du XIXe siècle, 6 Bde., Paris 1873–1875.
Dulaure, Jacques-Antoine: Histoire physique, civile et morale de Paris, depuis les premiers temps historiques jusqu'à nos jours. Ornée de gravures représentant divers plans de Paris, ses monuments et édifices principaux, quatrième édition, revue, corrigée et augmentée, 11 Bde., Paris 1829.
Elmes, James: A general and bibliographical dictionary of the fine arts, London 1824.
Elmes, James: Metropolitan improvements. Or, London in the nineteenth century displayed in a series of engravings of the new buildings, improvements, &c by the most eminent artists, from original drawings taken from the objects themselves expressly for this work by Thos. H. Shepherd. With historical, topographical, and critical illustrations by James Elmes, London 1827.
Elmes, James: Metropolitan improvements. London in the nineteenth century, being a series of views on the new and most interesting objects in the British metropolis & its vicinity, from original drawings by Thos. H. Shepherd with historical, topographical, & critical illustrations, London 1829.
Elmes, James/Shepherd, Thomas Hosmer: Metropolitan improvements. Or, London in the nineteenth century displayed in a series of engravings of the new buildings, improvements, &c. by the most eminent artists, from original drawings [...] by Mr. Thos. H. Shepherd [...] with historical, topographical, & critical illustrations, London 1830.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Énault, Louis/Doré, Gustave: Londres. Illustré de 174 gravures sur bois par Gustave Doré, Paris 1876.
Engels, Friedrich: Lage der arbeitenden Klasse in England. Nach eigner Anschauung und authentischen Quellen [1844/1845], in: Karl Marx – Friedrich Engels – Werke (MEW), Berlin/DDR 1972, Bd. 2, S. 225–506.
Farington, Joseph: The diary, hg. von James Greig, 4 Bde., Bd. 2, London 1923.
Ferri de Saint-Constant, Jean-L. conte di: Londres et les Anglais, Paris 1804 und öfter.
First Report of the Commissioners of His Majesty's Woods, Forests, and Land Revenues in obedience to the Acts of 34 George III. Cap. 75. and 50 George III. Cap. 65. dated 4th June 1812. Order to be printed 12th June 1812, Appendix Nr. 12, S. 83–98, https://parlipapers.proquest.com/parlipapers/docview/t70.d75.1812-003132?accountid=14571.
Flameng, Léopold: Paris qui s'en va, Paris qui vient. Publication littéraire et artistique dessinée par Léopold Flameng. Texte par Arsène Houssaye, Théophile Gautier, Paul de Saint-Victor, Henri Murger, Champfleury, Charles Monselet, et al., Paris 1859/1860.
Forster, Georg: Werke, 12 Bde., Bd. 12, bearb. von Brigitte Leuschner, Berlin 1973.
Fournel, Victor: Paris nouveau et Paris futur, Paris 1865.
Fournier, Édouard: Paris démoli. Mosaïque de ruines, Paris ²1855.
Fournier, Édouard: Paris démoli. Nouveau voyage à travers les ruines, in: L'Illustration 23.08.1856, S. 122–135; 25.10.1856, S. 262–264; 01.11.1856, S. 285–287.
Fuchs, Charles: Hamburgs Neubau. Sammlung sämmtlicher Façaden der Gebäude an den neubebauten Strassen, für Architecten, Bauhandwerker etc., so wie für alle welche sich für den Wiederaufbau Hamburg's und den herrschenden Geschmack in den verschiedenen Baustylen interessiren, Hamburg [1847], Nachdruck Hannover 1985, mit Begleitband von Herrmann Hipp und Evi Jung = Fuchs 1985a.
Fuchs, Charles: Details der Façaden von den vorzüglichsten Gebäuden aus Hamburgs Neubau, als Anschluss und Erläuterung des Werks »Hamburgs Neubau, Sammlung sämmtlicher Façaden etc.«, Hamburg 1847, Nachdruck Hannover 1985 = Fuchs 1985b.
Gachet, Stéphane: Paris tel qu'il doit être. L'île de la Cité, Paris 1856.
Galignani's new Paris guide, containing an accurate [...] description of all the institutions [...], Paris 1848.
Gautier, Théophile: Mademoiselle de Maupin, double amour, 2 Bde., Paris 1835/1836.
Gautier, Théophile: Paris futur, in: Caprices et zigzags, Paris ²1856, S. 369–390.
Göde, Christian August Gottlieb: England, Wales, Irland und Schottland. Erinnerungen an Natur und Kunst auf seiner Reise in den Jahren 1802 und 1803, zweite vermehrte und verbesserte Auflage, 2 Bde., Dresden 1806.
Goulet, Nicolas: Observations sur les embellissemens de Paris et sur les monumens qui s'y construisent. Projets d'architecture et d'amélioration, suivis d'une nouvelle distribution des arrondissemens municipaux de Paris; et d'un essai sur les contributions, Paris 1808.
Gourlier, Charles: Des voies publiques et des habitations particulières à Paris, Paris 1852.
Granger, James: Biographical history of England, from Egbert the Great to the Revolution, 4 Bde., Bd. 3, London 1769.
Granveau, Antoine: L'ouvrier devant la société, Paris 1868.
Gray Fearnside, William/Harral, Thomas (Hg.): The history of London. Illustrated by views

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in London & Westminster, engraved by John Woods, from original drawings, by Shepherd, Garland, Salmon, Topham, Clarke, Browne, Roberts, &c., London 1837.
Grosley, Pierre Jean: Londres. Ouvrage d'un François, augmenté dans cette édition des notes d'un Anglois, 3 Bde., Neuchatel 1774.
Grosses Adressbuch der Kaufleute, Fabrikanten und handelnden Gewerbsleute von Frankreich, Nürnberg 1844.
Guide for strangers visiting Paris, with 25 views and a map of the capital, Paris/Boulogne-sur-mer 1857.
Guide illustré du voyageur à Londres et aux environs [...] orné de 70 vignettes dessinées d'après nature par MM. Daubigny et Freemann, Paris/London 1851.
Guilhermy, Ferdinand de: Itinéraire archéologique de Paris, Paris 1855.
Guilhermy, Ferdinand de: Description archéologique des monuments de Paris, Paris ²1856.
Gwynn, John: London and Westminster improved, illustrated by plans. To which is prefixed, a discourse on publick magnificence, with observations on the state of arts and artists in this kingdom, wherein the study of the polite arts is recommended as necessary to a liberal education. Concluded by some proposals relative to places not laid down in the plans, London 1766.
Haywood, William: Report to the Court of Common Council from the Improvement Committee, with Report from William Haywood, Esq., C. E., Engineer to the Commissioners of Sewers, in relation to the traffic of the City, London 1869.
Head, Francis: Faggot of French sticks, Paris 1852.
Heine, Heinrich: Englische Fragmente, 1828, in: Heine, Heinrich: Über Frankreich 1831–1837. Berichte über Kunst und Politik, Werke, Säkularausgabe, bisher 27 Bde., Bd. 7, Berlin 1970.
Heine, Heinrich: Französische Zustände, 1831/1832, in: Heine, Heinrich: Über Frankreich, 1831–1837. Berichte über Kunst und Politik, Werke, Säkularausgabe, bisher 27 Bde., Bd. 7, Berlin 1970.
Hervé, Francis: How to enjoy Paris in 1842. Intended to serve as a companion and monitor indicating all that is useful and interesting in the French metropolis, Paris 1842.
Hoffbauer, Fedor: Paris à travers les âges, 2 Bde., Paris 1875–1882.
Holcroft, Thomas: Travels from Hamburg, through Westphalia, Holland, and the Netherlands, to Paris, 2 Bde., London 1804.
Hughson, David: Walks through London, including Westminster and the borough of Southwark, with the surrounding suburbs; describing everything worthy of observation in the public buildings, places of entertainment, exhibitions, commercial and literary institutions, &c. down to the present period. Forming a complete guide to the British metropolis, London 1817.
Hugo, Victor: Notre Dame de Paris, Paris ³1832.
Hugo, Victor: Introduction, in: Paris-Guide par les principaux écrivains et artistes de la France, 2 Bde., Paris 1867, Bd. 1, p. I–XLIV.
Husson, Armand: Les consommations de Paris, Paris 1856.
Instructions du Comité historique des arts et monuments. Monuments fixes, s. l., 1840.
Isambert, François-André [u. a.] (Hg.): Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789, 29 Bde., Paris 1821–1833.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Jacoubet, Théodore: Atlas général de la Ville, des faubourgs et des monuments de Paris, Paris 1836.
Jerrold, William Blanchard/Doré, Gustave: London. A pilgrimage, London 1872.
Jerrold, William Blanchard: Life of Gustave Doré. With 138 illustr. from orig. drawings by Doré, London 1891.
Joanne, Adolphe: Paris illustré. Nouveau guide de l'étranger et du Parisien, contenant 410 vignettes dessinées sur bois par A. de Bar, Fichot, Lancelot, Thérond etc., un grand Plan de Paris [...], Paris 1863.
Jombert, Charles Antoine: Architecture moderne, ou l'art de bien bâtir pour toutes sortes de personnes, 2 Bde., Paris 1764.
Jones, Richard Lambert: Reminiscences of Richard Lambert Jones, esq., formerly member of the Court of common council of the city of London. Printed for private circulation only, London 1863.
Jourdan, M. G.: Recueil de règlements concernant le service des alignements et de la police des constructions dans la Ville de Paris, Paris 1900.
Jouy, Étienne de: L'Hermite de la Chaussée-d'Antin, ou Observations sur les mœurs et les usages parisiens au commencement du XIXe siècle, 5 Bde., Paris 1812–1814.
Kermel, Amédée: Les passages de Paris, in: Le livre des cent-et-un, 15 Bde., Paris 1831–1834, Bd. 10, 1833, S. 49–72.
Knight, Charles (Hg.): London, 6 Bde., London 1851.
Kock, Paul de (Hg.): La grande ville. Nouveau tableau de Paris comique, critique et philosophique, 2 Bde., Paris 1842.
Kolloff, Eduard: Schilderungen aus Paris, 2 Bde., Hamburg 1839.
Kolloff, Eduard: Paris, ein Reisehandbuch, Paris 1849.
Krafft, Jean-Charles/Ransonnette, Nicolas: Plans, coupes, élévations des plus belles maisons et des hôtels construits à Paris et dans les environs, Paris 1801–1812.
Krafft, Jean-Charles/Thiollet, François: Choix des plus jolies maisons de Paris et de ses environs, Paris ²1849.
Küttner, Carl Gottlob: Beyträge zur kenntniss vorzüglich des gegenwärtigen zustandes von Frankreich und Holland [...] aus den briefen eines in England wohnenden deutschen [...] in jahren 1787, 1790 und 1791, Leipzig 1792.
La Mare, Nicolas de: Traité de la police, ou l'on trouvera l'histoire de son établissement, les fonctions et les prérogatives de ses magistrats, toutes les loix et tous les règlemens qui la concernent, 3 Bde., Amsterdam ²1729 [Bd. 4, De la voirie, de tout ce qui en dépend ou qui y a quelque rapport [...] von Leclerc du Brillet, Paris 1738].
La Roche, Sophie von: Journal einer Reise durch Frankreich. Von der Verfasserin von Rosaliens Briefen, Altenburg 1787.
La Roche, Sophie von: Tagebuch einer Reise durch Holland und England, Offenbach am Main 1788.
Lachaise, Claude: Topographie médicale de Paris ou examen général des causes qui peuvent avoir une influence marquée sur la santé des habitans de cette ville, le caractère de leurs maladies, et le choix des précautions hygiéniques qui leur sont applicables, Paris 1822.
Lamartine, Alphonse de: Histoire de la Restauration, 5 Bde., [1851], in: Lamartine, Alphonse de: Œuvres complètes, Paris 1861/1862.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Lambert, B.: The history and survey of London and its environs from the earliest period to the present time, 3 Bde., London 1806.
Laugier, Marc-Antoine: Essai sur l'architecture, Paris 1755.
Laugier, Marc-Antoine: Observations sur l'architecture, Den Haag 1765.
Laurière, Eusèbe de: Ordonnances des rois de France de la troisième race, 21 Bde., Paris 1723–1849.
Lazare, Félix/Lazare, Louis: Dictionnaire administratif et historique des rues de Paris et de ses monuments, Paris 1844–1849, ²1855.
Lazare, Louis: Les quartiers pauvres de Paris, Paris 1869.
Le Muet, Pierre: Maniere de bastir pour touttes sortes de personnes, Paris 1624, weitere Ausgaben 1647, 1664, 1681.
Leboux de La Mésangère, Pierre Antoine: Collection des maisons de commerce de Paris les mieux décorées, s. d.
Lecount, Peter: The history of the railway connecting London and Birmingham [...], London 1839.
Leigh, Samuel: Leigh's new picture of London or, a view of the political, religious, medical, literary [...], London 1820.
Lévis, Pierre Marc Gaston de: L'Angleterre au commencement du dix-neuvième siècle, Paris 1814.
Lewald, Fanny: England und Schottland. Reisetagebuch, 2 Bde., Berlin ²1864.
Loiseleur des Longchamps Deville, Albert/Hochereau, Émile/Bouvard, Joseph-Antoine: Recueil des lettres patentes, ordonnances royales, décrets et arrêtés préfectoraux concernant les voies publiques/ville de Paris, dressé sous la direction de M. Alphand, Paris 1886–1902.
Londina illustrata. Graphic and historical memorials of monasteries, churches, chapels, schools, charitable foundations, palaces, halls, courts, processions, places of early amusement, and modern present theatres, in the cities and suburbs of London and Westminster, 2 Bde., London 1819.
Loudon, John Claudius: A treatise on forming, improving, and managing country residences, 2 Bde., London 1806.
Luchet, Auguste: Les passages, in: Nouveau tableau de Paris au XIXe siècle, Bd. 6, 1834–1835, S. 97–114.
Lurine, Louis (Hg.): Les rues de Paris. Paris ancien et moderne. Origines, histoire, monuments, costumes, mœurs, chroniques et traditions. Ouvrage rédigé par l'élite de la littérature contemporaine, 2 Bde., Paris 1844.
Luxborough, Henrietta Knight: Letters written by the late Right Honourable Lady Luxborough, to William Shenstone, Esq., London 1775.
Lynch Piozzi, Hester: The French journals of Mrs. Thrale and Doctor Johnson, hg. von Moses Tyson/Henry Guppy, Manchester 1932.
Lytton, Edward Bulwer: Ernest Maltravers, s. l. 1837.
Malton, Thomas: A picturesque tour through the cities of London and Westminster, illustrated with the most interesting views, accurately delineated and executed in aquatinta, 2 Bde., London 1792.
Maret, Henry: Le tour du monde parisien, Paris 1862.
Marlès, Jean Lacroix de: Paris ancien et moderne ou histoire de France divisée en douze péri-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

odes appliquées aux douze arrondissements de Paris, et justifiée par les monuments de cette ville célèbre, 4 Bde., Paris 1837.
Mayhew, Henry: London labour and the London poor. Cyclopædia of the condition and earnings. Those that will work, those that cannot work, and those that will not work, 3 Bde., London 1861.
Mayhew, Henry: The Morning Chronicle survey of labour and the poor, hg. von Peter Razzell, London [1981] ²2018.
Meister, Jacob-Heinrich: Souvenirs de mes voyages en Angleterre, première partie, Zürich/Paris 1795.
Mémoire adressé par une réunion de propriétaires architectes et constructeurs de la ville de Paris, Paris 1829.
Mercier, Louis-Sébastien: Tableaux de Paris, 7 Bde., Nouvelle édition, corrigée & augmentée, Amsterdam 1783.
Mercier, Louis-Sébastien: Le nouveau Paris, 6 Bde., Paris 1798/1799.
Mercier, Sébastien: Parallèle de Paris et de Londres, introduction Claude Bruneteau and Bernard Cottret, Paris 1982.
Meynadier, Hippolyte: Paris sous le point de vue pittoresque et monumental, ou éléments d'un plan général d'ensemble de ses travaux d'art et d'utilité publique, Paris 1843.
Miller, Thomas: Picturesque sketches of London. Past and present, London 1852.
Millin, Aubin-Louis: Dictionnaire des Beaux-Arts, 3 Bde., Paris 1806.
Modern London, being the history and present state of the British metropolis. Illustrated with numerous copper plates, London 1804.
Monselet, Charles: Les ruines de Paris, 2 Bde., Brüssel 1857.
Montémont, Albert: Guide universel et complet de l'étranger dans Paris, Paris ²1845.
Montigny, Louis Gabriel: Le provincial à Paris. Esquisses des mœurs parisiennes, 3 Bde., Paris 1825.
Morelly, Abbé: Naufrage des Isles flottantes, ou Basiliade du célèbre Pilpaï, Paris 1753.
Moritz, Karl Philipp: Reisebeschreibungen. Teil 1: Reisen eines Deutschen in England im Jahr 1782, hg. von Jürgen Jahnke und Christof Wingertszahn, Berlin u. a. 2015.
Musset, Paul de (Hg.): Paris et les parisiens au XIXe siècle. Mœurs, arts et monuments. Texte par MM. Alexandre Dumas, Théophile Gautier, Arsène Houssaye [u. a.], ill. par MM. Eugène Lami, Gavarni et Rouargue, Paris 1856.
Nadar: Le dessus et le dessous de Paris, in: Paris-Guide par les principaux écrivains et artistes de la France, 2 Bde., Paris 1867, Bd. 2, S. 1569–1591.
Nerval, Gérard de: Vers dorés, in: Nerval, Gérard de: Petits châteaux de Bohème, Paris 1853.
Nerval, Gérard de: Aurélia, in: Nerval, Gérard de: Œuvres complètes, 7 Bde., Paris 1867–1877, Bd. 5, Paris 1868.
Niendorf, Emma: Aus London. Dissolving views von Emma Niendorf, Berlin 1856.
Nodier, Charles: Paris historique, promenade dans les rues de Paris, [illustré par] Auguste Régnier et Champin, avec un résumé de l'histoire de Paris par P. Christian, 3 Bde., Paris 1838/1839.
Normand, Louis-Marie: Paris moderne, ou choix de maisons construites dans les nouveaux quartiers de la capitale et de ses environs levées, dessinées, gravées et publiées par Normand fils (et Bouillon), Paris 1837.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Norris Brewer, James: Introduction to the original delineations, topographical, historical, and descriptive, intituled The beauties of England and Wales, London 1818.
Oberkirch, Henriette-Louise de Waldner de Freundstein: Mémoires de la Baronne d'Oberkirch, hg. von Léonce de Montbrison, 2 Bde., Paris ²1883.
Pain, Marie-Joseph: Les Passages, in: Nouveaux tableaux de Paris, 2 Bde., Paris 1828, Bd. 1, S. 27–39.
Paris and its environs, London 1829.
Paris illustré. Son histoire, ses monuments, ses musées, son administration, son commerce et ses plaisirs. Nouveau guide des voyageurs [...] publié par une société de littérateurs, d'archéologues, et d'artistes, [...], 280 vignettes dessinées par Lancelot et Thérond, Paris 1855.
Patte, Pierre: Monumens érigés à la gloire de Louis XV, Paris 1767.
Patte, Pierre: Mémoires sur les objets les plus importans de l'architecture, Paris 1769.
Pernot, François-Alexandre: Le vieux Paris. Reproduction des monumens qui n'existent plus dans la capitale, d'après les dessins de F.-A. Pernot, exécutés avec l'autorisation de M. le Préfet de la Seine, lithographies par Nouveaux et Asselineau, Paris 1838/1839.
Perrot, Joseph-Hippolyte: Dictionnaire de voierie, Paris 1782.
Peuchet, Jacques: Collection des lois, ordonnances et réglements de police depuis le 13e siècle jusqu'à l'année 1818, Série 2 (nur 8 Bände erschienen), Paris 1818/1819.
Pickett, William: Public improvement. Or, a plan for making a convenient and handsome communication between the cities of London and Westminster, London 1789.
Pigot and Co.'s London & provincial new commercial directory for 1823–1824, London 1824.
Pitt, Charles: Exposition of some particulars respecting the plan & expenses of the New Street etc., London 1818.
Pontich, Henri de: Administration de la ville de Paris et du département de la Seine. Ouvrage publié sous la direction de Maurice Block, Paris 1884.
Potémont, Adolphe Martial: Ancien Paris. 300 eaux-fortes, Paris 1866.
Pückler-Muskau, Hermann: Briefe eines Verstorbenen. Ein fragmentarisches Tagebuch aus Deutschland, Holland und England, geschrieben in den Jahren 1826, 1827 und 1828, 3 Bde., Stuttgart 1831.
Pugin, Augustus Welby Northmore/Britton, John: Illustrations of the public buildings of London with historical and descriptive accounts of each edifice, 2 Bde., London ²1838.
Quatremère de Quincy, Antoine-Chrysostome: Encyclopédie méthodique, ou par ordre de matieres, Bd. 4, 1–2, Architecture, Paris 1800/1801.
Ralph, James: A critical review of the public buildings, statues, and ornaments. In and about London and Westminster. Originally written by Ralph, architect, and now reprinted with very large additions. The whole being digested into a six days tour, in which every thing worthy the attention of the judicious enquirer, is pointed out and described, London 1783.
Rambuteau, Claude-Philibert Barthelot, comte de: Mémoires du comte de Rambuteau publiés par son petit-fils, Paris 1905.
Recueil des actes administratifs de la Préfecture du département de la Seine, Paris 1855.
Reichardt, Carl Friedrich: Einige Worte über die Wahl des Plans zum Wiederaufbau Hamburgs, Hamburg 1842.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Reichardt, Carl Friedrich: Hamburg's Staats-Bauwesen in seinen gegenwärtigen Zuständen beleuchtet, Hamburg 1857.
Reichardt, Johann Friedrich: Vertraute Briefe über Frankreich. Auf einer Reise im Jahr 1792 geschrieben, 2 Bde., Berlin 1793.
Rellstab, Ludwig: Paris im Frühjahr 1843, Bd. 1, Leipzig 1844.
Rennie, Georges: Views of the Old and New London Bridges drawn and etched by Edward William Cooke with scientific and historical notices of the two bridges [...] and a concise essay on bridges, from the earlies period [...] derived from information, contributed exclusively for this work, London 1833.
Report from the Committee on the Petition of the tradesmen and inhabitants of Norris Street and Market Terrace, in the parish of Saint James, within the liberty of Westminster; respecting the new street from Charing Cross to Mary-le-Bone Park and the northern parts of the metropolis; with the minutes of evidence taken before them, London 1817.
Reynaud, Léonce: Traité d'architecture contenant des notions générales sur les principes de la construction et sur l'histoire de l'art, 4 Bde., 1850–1858.
Reynolds, Sir Joshua: Discourses, London 1887.
Rilke, Rainer Maria: Aufzeichnungen des Malte Laurids Brigge, in: Rilke, Rainer Maria: Werke in vier Bänden, Bd. 3, Frankfurt a. M. 1996.
Rodenberg, Julius: Tag und Nacht in London. Ein Skizzenbuch zur Weltausstellung, Berlin 1862.
Rollin, Charles: De la manière d'enseigner et d'étudier les belles-lettres, Bd. 3, hg. von François Guizot, Paris 1839.
Rouquet, Jean André: L'état des arts, en Angleterre, Paris 1755.
Rush, Richard: A residence at the court of London, London 1833.
Ruskin, John: The Cestus of Aglaia and The Queen of the Air, with other papers and lectures, in: Cook, Edward Tyas/Wedderburn, Alexander (Hg.): John Ruskin, The Work, 39 Bde., Cambridge 1903–1912, Bd. 19, 1909, S. 17–40.
Saint-Non, Jean Claude Richard de: Voyage pittoresque ou description des royaumes de Naples et de Sicile, Paris, 4 Bde., 1781–1786.
Sala, George Augustus: Twice round the clock. Or, the hours of the day and night in London, London 1862.
Schlesinger, Max: Wanderungen durch London, 2 Bde., Berlin 1852.
Schmidt, Friedrich Christian: Der bürgerliche Baumeister, oder Versuch eines Unterrichts für Baulustige, Gotha 1790.
Schopenhauer, Johanna: Reise durch England und Schottland, in: Schopenhauer, Johanna: Sämtliche Schriften, Bd. 14–15, Leipzig 1830.
Shepherd, Thomas H.: London and its environs in the nineteenth century, illustrated by a series of views from original drawings, London 1829.
Smirke, Sydney: Suggestions for the architectural improvement of the Western part of London, London 1834.
Smith, John Thomas: Antiquities of London and environs, [...] dedicated to Sir James Winter Lake, [...] Containing many curious houses, monuments & statues, never before published, and also from original, London 1791.
Smith, John Thomas: Ancient topography of London. Containing not only views of buildings,

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

which in many instances no longer exist, and for the most part were never before published, but some account of places and customs either unknown, or overlooked by the London historians, London 1815.
Smith, John Thomas: Nollekens and his times. A life of that celebrated sculptor and memoirs of several contemporary artists, from the time of Roubiliac, Hogarth and Reynolds to that of Fuseli, Flaxman and Blake, 2 Bde., London ²1829.
Smith, John Thomas: Antiquarian rambles in the streets of London, London 1846.
Smith, Thomas: A topographical and historical account of the parish of St. Mary-le-Bone, comprising a copious description of its public buildings, antiquities, schools, charitable endowments, sources of public amusement, &c. with biographical notices of eminent persons. Illustrated with six views and a map, London 1833.
Smith, William: Advertise. How? When? Where?, London 1863.
Southey, Robert: Letters from England by don Manual Alvarez Espriella, 3 Bde., London ²1808.
Stahl, P. J. [=Hetzel, Pierre-Jules]: Les passants à Paris, in: Stahl, P.-J. [= Hetzel, Pierre-Jules (Hg.)]: Le diable à Paris. Paris et les Parisiens. Mœurs et coutumes, caractères et portraits des habitants de Paris [...], 2 Bde., Paris 1845/1846, Bd. 1, 1845, S. 225–228.
Stahl, P.-J. [= Hetzel, Pierre-Jules (Hg.)]: Le diable à Paris. Paris et les Parisiens. Mœurs et coutumes, caractères et portraits des habitants de Paris [...], 2 Bde., Paris 1845/1846.
Steinbrenner, Wilhelm Ludwig: Bemerkungen auf einer Reise durch einige teutsche, Schweizer- und französische Provinzen in Briefen an einen Freund, 3 Bde., Göttingen 1791/1792.
Sue, Eugène: Les Mystères de Paris. Nouvelle édition, revue par l'auteur, Paris 1844 (dt.: Die Geheimnisse von Paris. Übersetzt von A[ugust] Diezmann. Mit Illustr. von Theodor Hosemann, 8 Bde., Berlin 1843).
Tallis, John: John Tallis's London street views 1838–1840. Together with the revised and enlarged views of 1847, introduced and with a biographical essay by Peter Jackson. Second revised edition, London 2002.
Tardieu, Ambroise: Dictionnaire d'hygiène publique et de salubrité ou Répertoire de toutes les questions relatives à la santé publique, Paris ²1862.
Taylor, Isidore/Cailleux, Alphonse de/Nodier, Charles: Voyages pittoresques et romantiques dans l'ancienne France, 24 Bde., Paris 1820–1878.
Texier, Edmond: Tableau de Paris. Ouvrage illustré de quinze cents gravures d'après les dessins de Blanchard, Cham, Champin, 2 Bde., Paris 1852/1853.
Thale, Mary (Hg.): The autobiography of Francis Place, 1771–1854, London 1972.
Thiollet, François: Nouveau recueil de menuiserie et de décorations intérieures et extérieures, Paris 1837.
Thouret, Michel-Augustin: Rapport sur les exhumations du cimetière et de l'église des Saints-Innocents, lu dans la séance de la Société royale de médecine tenue au Louvre le 3 mars 1789, Paris 1789.
Timbs, John: Curiosities of London. Exhibiting the most rare and remarkable objects of interest in the metropolis, London 1855.
Trollope, Frances Milton: Paris and the Parisians in 1835, 2 Bde., Paris 1836.
Turpin de Crissé, Lancelot, Comte/Craon, Princesse de/Guizot, Pauline/Beauchesne de: Souvenirs du vieux Paris. Exemples d'architecture de temps et de styles divers. 30 vues des-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sinées d'après nature par T. Turpin de Crissé. Avec des notices historiques et descriptives par la Princesse de Craon et Mme la Comtesse de Meulan, et par Mme de Beauchesne, Paris 1836.

Ventouillac, L. T.: Paris and its environs, displayed in a series of two hundred picturesque views, from original drawings taken under the direction of A[ugustus Charles]. Pugin, esq.; the engravings executed under the superintendence of Mr. C[harles]. Heath; with topographical and historical descriptions, 2 Bde., London 1830.

Vermont, marquis de/Darnley, Sir Charles [Pseudonyme]: London and Paris, or comparative sketches, London 1823.

Walaneuk [Pseudonym]: Manuel de la sécurité à Paris, conseils aux étrangers. »Handbook for foreigners in Paris, advices and cautions concerning personal security«. Handbuch für Fremde in Paris, Rathschlaege und Vorsichtsmassregeln für die persönliche Sicherheit, Paris 1867.

Walford, Edward: From old and new London. A narrative of its history, its people, and its places. The Southern suburbs, Bd. 4, London/Paris/New York, circa 1878.

Walford, Edward: Old and new London. A narrative of its history, its people, and its places, 6 Bde., Bd. 1 und 2 von Walter Thornbury, London ca. 1887–1897.

Weerth, Georg, Skizzen aus dem sozialen und politischen Leben der Briten, in: Weerth, Georg: Sämtliche Werke, hg. von Bruno Kaiser, 5 Bde., Berlin 1956/1957, Bd. 3.

Weir, William: Advertisements, in: Knight, Charles (Hg.): London, London 1851, 6 Bde., Bd. 5, S. 33–47.

Wey, Francis: Les Anglais chez eux, Paris 1856.

Whittock, Nathaniel: The decorative painters' and glaziers' guide [...], London 1827.

Whittock, Nathaniel: On the construction and decoration of the shop fronts of London, illustrated with [...] coloured representation [...]. Forming an appendix to the decorative painter and glazier's guide, by the same author, London 1840.

Williams, Helen: Letters written in France, in the summer 1790, to a friend in England; containing various anecdotes relative to the French Revolution; and memoirs of Mons. and Madame du F., London 1790.

Wright, Thomas: The great unwashed. By the journeyman engineer, author of some habits and customs of the working classes, London 1868.

Wykeham Archer, John: Vestiges of old London, a series of etchings from original drawings, illustrative of the monuments and architecture of London in the first, fourth, twelfth and six succeeding centuries, with descriptions and historical notices, London 1851.

Wyld, William: Monuments et rues de Paris. Dessinés et lithographiés, Paris 1839.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

8. Verzeichnis der Literatur

Abad, Reynald: Les Tueries à Paris sous l'Ancien Régime ou pourquoi la capitale n'a pas été dotée d'abattoirs aux XVIIe et XVIIIe siècles, in: Histoire, économie et société 17, 1998, S. 649–676.

Adams, Bernard: London illustrated 1604–1850. A survey and index of topographical books and their plates, London 1983.

Allen, Rick: The moving pageant. A literary sourcebook on London street-life, 1700–1914, London/New York 1998.

Alonzo, Éric: L'Architecture de la voie. Histoire et théories, Marseille 2018.

Alpaugh, Micah: Non-violence and the French Revolution. Political demonstration in Paris, 1787–1795, New York 2014.

Altick, Richard Daniel: The shows of London. A panoramic history of exhibitions, 1600 – 1862, Cambridge, MA 1978.

Amelang, James: Writing cities. Exploring early modern urban discourse, Budapest/New York 2019.

Anderson, James: The Prince-Regent's role in the creation and development of Regent Street and Regent's Park, in: The Georgian Group Journal 17, 2009, S. 107–114.

Anderson, Stanford (Hg.): On Streets [1978], Cambridge, MA ²1986 = Anderson 1986a.

Anderson, Stanford: Studies toward an ecological model of the urban environment, in: Anderson, Stanford (Hg.): On Streets [1978], Cambridge, MA ²1986, S. 267–336 = Anderson 1986b.

Andrews, Malcolm: The search for the picturesque. Landscape aesthetics and tourism in Britain, 1760–1800, Aldershot 1989.

Andrews, Malcolm: The metropolitan picturesque, in: Copley, Stephen/Garside, Peter (Hg.): The politics of the picturesque. Literature, landscape and aesthetics since 1770, Cambridge 1994, S. 282–298.

Archer, Caroline: Paris. Text and image underground, in: Hinks, John/Armstrong, Catherine (Hg.): Text and image in the city. Manuscript, print and visual culture in urban space, Newcastle upon Tyne 2017, S. 3–24.

Archer, John E.: Social unrest and popular protest in England 1780–1840, Cambridge 2000.

Armstrong, Isobel: Victorian glassworlds. Glass culture and the imagination 1830–1880, Oxford 2008.

Arnold, Dana: Rationality, safety, and power. Street planning of later Georgian London, in: The Georgian Group Journal 5, 1995, S. 37–50, S. 132–133.

Arnold, Dana: The architect and the Metropolis. The work of James and Decimus Burton in London and Dublin, c. 1800–1840, Diss. London 1997.

Arnold, Dana: London bridge and its symbolic identity in the Regency metropolis. The dialectic of civic and national pride, in: Art history 22, 1999, S. 545–566 = Arnold 1999a.

Arnold, Dana: London Bridge and its symbolic identity in the Regency metropolis. The dialectic of civic and national pride, in: Arnold, Dana (Hg.): The metropolis and its image. Constructing identities for London, c. 1750–1950, Oxford 1999, S. 79–100 = Arnold 1999b.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Arnold, Dana: Re-presenting the metropolis. Architecture, urban experience and social life in London 1800–1840, Aldershot 2000.
Arnold, Dana/Bending, Stephen (Hg.): Tracing architecture. The aesthetics of antiquarianism, Malden, MA 2003.
Arnold, Dana/Cohen, Jean-Louis (Hg.): Paris – Londres, Gollion 2016.
Arscott, Caroline: The representation of the city in the visual arts, in: Palliser, David M./Clark, Peter/Daunton, Martin J. (Hg.): Cambridge urban history of Britain, 3 Bde., Cambridge 2000–2008, Bd. 3, S. 809–832.
Arscott, Caroline: George Scharf and the archaeology of the modern, in: Kierkuć-Bieliński, Jerzy (Hg.): George Scharf. From the Regency street to the modern metropolis, Ausstellungskatalog London, Soane Museum, 2009, S. 27–41.
Asperen, Hanneke van: Catastrophes on stage. Interurban connections in disaster prints of the late eighteenth century, in: Visual resources 36, 2020, S. 97–123.
Assmann, Aleida: Erinnerungsräume. Formen und Wandlungen des kulturellen Gedächtnisses, München 1999.
Atkins, P. J.: The directories of London, 1677–1977, London 1990.
Atkins, P. J.: How the West End was won. The struggle to remove street barriers in Victorian London, in: Journal of historical geography 19, 1993, S. 265–277.
Aubenas, Sylvie: Henri Le Secq, Nadar, Marville et les sources photographiques des eaux-fortes de Potémont, in: Hindman, Sandra/Jammes, Isabelle/Jammes, Bruno/Kraus, Hans P. (Hg.): Le livre, la photographie, l'image et la lettre. Essays in honor of André Jammes, Paris 2015, S. 349–357.
Augoyard, Jean-François: Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain, Paris 1979.
Babelon, Jean-Pierre: Les relevés d'architecture du Quartier des Halles avant les destructions de 1852–1855, in: Gazette des beaux-arts 109, 1967, S. 1–90 = Babelon 1967a.
Babelon, Jean-Pierre: Richesses d'art du quartier des Halles. Maison par maison, Paris 1967 = Babelon 1967b.
Backouche, Isabelle: Ponts et urbanisme (1760–1810). Du lieu de vie à la voie de communication, in: Lambert, Guy (Hg.): Les Ponts de Paris, Paris 1999, S. 57–63.
Backouche, Isabelle: La trace du fleuve. La Seine et Paris (1750–1850), Paris 2000.
Backouche, Isabelle: Rassembler les hommes et partager l'espace. La Seine à Paris au XVIIIe siècle, in: Travaglini, Carlo M. (Hg.): La città e il fiume (secoli XIII–XIX), Rom 2008, S. 221–227.
Bacot, Jean-Pierre: La presse illustrée au XIXe siècle. Une histoire oubliée, Limoges 2005.
Baeriswyl, Armand: Gewachsen oder gegründet? Archäologische Erkenntnisse zur Entstehung und Entwicklung von »Zähringerstädten« im Mittelalter, in: Schmidt, Hans-Joachim (Hg.): Stadtgründung und Stadtplanung – Freiburg, Fribourg während des Mittelalters, Wien 2010, S. 61–77.
Bailey, Colin u. a. (Hg.): Meisterwerke der französischen Genremalerei im Zeitalter von Watteau, Chardin und Fragonard, Ausstellungskatalog, Berlin/Köln 2004.
Bailly-Herzberg, Janine: L'eau-forte de peintre au XIXe siècle. Bd. 1, La société des aquafortistes. 1862–1867, Bd. 2, Dictionnaire de la Société des aquafortistes, Paris 1972.
Bajac, Quentin: La Commune photographiée, Paris 2000.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Bakker, Boudewijn/Schmitz, Erik: Het aanzien van Amsterdam. Panorama's, plattegronden en profielen uit de Gouden Eeuw, Ausstellungskatalog Stadsarchief Amsterdam, Amsterdam/Bussum 2007.
Balducci, Temma: Gender, space, and the gaze in Post-Haussmann visual culture. Beyond the flâneur, London/New York 2017.
Ballon, Hillary: The Paris of Henri IV. Architecture and urbanism, Cambridge, MA 1991.
Ballon, Hillary (Hg.): The greatest grid. The master plan of Manhattan, New York 2011.
Balzacq, Thierry (Hg.): Securitization theory. How security problems emerge and dissolve, London 2011.
Barles, Sabine: La ville délétère. Médecins et ingénieurs dans l'espace urbain, XVIIIe–XIXe siècles, Seyssel 1999.
Barles, Sabine: »La Voie publique est spécialement affectée à la circulation.« La gestion de la circulation et du réseau viaire à Paris au cours du premier XIXe siècle, in: Bowie, Karen (Hg.): La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris 1801–1853, Paris 2001, S. 191–202.
Bartmann, Dominik (Hg.): Eduard Gaertner. 1801–1877, Ausstellungskatalog, Berlin 2001.
Baruch-Gourden, Jean-Michel: La police et le commerce ambulant, in: Société d'histoire de la révolution de 1848. Maintien de l'ordre et police en France et en Europe au XIXe siècle, Paris 1987, S. 251–267.
Base Merimée = Ministère de la culture. Patrimoine architectural, POP [https://pop.culture.gouv.fr/].
Baudez, Basile/Massounie, Dominique (Hg.): Chalgrin et son temps. Architectes et architecture de l'Ancien Régime à la Révolution, Bordeaux 2016.
Baumier, Béatrice: Tours entre Lumières et Révolution. Pouvoir municipal et métamorphoses d'une ville (1764–1792), Rennes 2007.
Beard, Geoffrey/Gilbert, Christopher (Hg.): Dictionary of English furniture makers 1660–1840, [Leeds, 1986], British History Online, https://www.british-history.ac.uk/no-series/dict-english-furniture-makers/ [01.10.2025].
Beatjer, Katharina/Links, J. G.: Canaletto, New York 1989.
Becker-Cantarino, Barbara: Meine Liebe zu Büchern. Sophie von La Roche als professionelle Schriftstellerin, Heidelberg 2008.
Bédarida, François/Sutcliffe, Anthony: Reflections on nineteenth-century London and Paris, in: Journal of Urban History 6, 1980, S. 379–396.
Beddington, Charles: Canaletto in England. A Venetian artist abroad, 1746–1755, New Haven, CT 2006.
Beguin, François: Politiques de l'habitat (1800–1850), mit Beiträgen von Jean-Marie Alliaume, Blandine Barret-Kriegel, François Béguin, Danielle Rancière, Anne Thalamy, Paris 1977.
Bellanger, Claude/Godechot, Jacques/Guiral, Pierre/Terrou, Fernand (Hg.): Histoire générale de la presse française, 5 Bde., Paris 1969, Bd. 2, De 1815 à 1870, Paris 1969.
Benevolo, Luigi: Die sozialen Ursprünge des modernen Städtebaus. Lehren von gestern, Forderungen für morgen, Gütersloh 1971.
Benjamin, Walter: Charles Baudelaire. Ein Lyriker im Zeitalter des Hochkapitalismus, in: Tie-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

demann, Rolf/Schweppenhäuser, Hermann (Hg.): Walter Benjamin. Gesammelte Schriften, Bd. 1, 2, Frankfurt a. M. ²1991, S. 509–653.
Benjamin, Walter: Das Passagenwerk, in: Tiedemann, Rolf/Schweppenhäuser, Hermann (Hg.): Walter Benjamin. Gesammelte Schriften, Bd. 5, 1, Frankfurt a. M. ²1991.
Benjamin, Walter: Exposés. Paris, Capitale du XIXeme siècle, in: Tiedemann, Rolf/Schweppenhäuser, Hermann (Hg.): Walter Benjamin. Gesammelte Schriften, Bd. 5, 1, Frankfurt a. M. ²1991, S. 60–77.
Berg, Maxine: Luxury and pleasure in eighteenth-century Britain, Oxford 2005.
Bergdoll, Barry: Léon Vaudoyer. Historicism in the age of industry, New York 1994 = Bergdoll 1994a.
Bergdoll, Barry: A matter of time. Architects and photographers in Second Empire France, in: Bergdoll, Barry/Daniel, Malcolm (Hg.): The photographs of Édouard Baldus, New York 1994, S. 99–119 = Bergdoll 1994b.
Bergeron, Louis: Haute banque parisienne et spéculation immobilière au XIXe siècle, in: Garden, Maurice/Lequin, Yves (Hg.): Construire la ville. XVIIIe–XXe siècles, Lyon 1983, S. 13–27.
Bergeron, Louis: Banquiers, négociants et manufacturiers parisiens du Directoire à l'Empire, Paris 1999.
Bernard, Jean-Pierre A.: Les Deux Paris. Les représentations de Paris dans la seconde moitié du XIXe siècle, Paris 2001.
Berry, Helen: Polite consumption. Shopping in eighteenth-century England, in: Transactions of the Royal Historical Society 12, 2002, S. 375–394.
Bezodis, Peter A./Ison, Walter: Commercial Street. Spitalfields and Mile End New Town. Survey of London 27, London 1957.
Bierig, Aleksandr: Restorations. Coal, smoke, and time in London, circa 1700, in: Journal 18, 15, Cities, 2023, https://www.journal18.org/6757.
Bills, Mark: ›The line which separates character from caricature …‹. Frith and the influences of Hogarth, in: Bills, Mark/Knight, Vivien (Hg): William Powell Frith. Painting the Victorian age, New Haven 2006, S. 41–55.
Black, Iain S.: Spaces of capital. Bank office building in the City of London, 1830–1870, in: Journal of Historical Geography 26, 2000, S. 351–375.
Blake, Erin C.: Zograscopes, perspective prints, and the mapping of polite space in mid-eighteenth-century England, Diss. Stanford University, 2000.
Blake, Erin C.: Zograscopes, virtual reality, and the mapping of polite society in eighteenth-century England, in: Gitelman, Lisa/Pingree, Geoffroy B. (Hg.): New media, 1740–1915, Cambridge, MA/London 2003, S. 1–30.
Bleiker, Roland (Hg.): Visual global politics, London 2018.
Blond, Stéphane: L'atlas de Trudaine. Une production cartographique au service des ambitions routières de la monarchie française au XVIIIe siècle, in: Laboulais, Isabelle (Hg.): Les usages des cartes (XVIIe–XIXe siècle). Pour une approche pragmatique des productions cartographiques, Straßburg 2008, S. 223–238.
Blumin, Stuart M.: The encompassing city. Streetscapes in early modern art and culture, Manchester 2008.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Bodenschatz, Harald/Kress, Celina (Hg.): Kult und Krise des großen Plans im Städtebau. Gestaltung von Metropolregionen in historischer Perspektive, Petersberg 2017.
Boehm, Katharina/McDonaugh, Josephine: New agenda. Urban mobility. New maps of Victorian London, in: Journal of Victorian Culture 15, 2010, S. 194–200.
Bonacker, Thorsten: Situierte Sicherheit. Für einen methodologischen Situationismus in den Critical Security Studies, in: Zeitschrift für Internationale Beziehungen 28, 2021, S. 5–34.
Bonnardel-Mira, Roxane: Nouvelles pratiques de l'affichage commercial et recomposition de la culture urbaine parisienne à la fin du XIXe siècle, in: Revue d'histoire du XIXe siècle 63, 2021, S. 181–204.
Booker, John: Temples of Mammon. The architecture of banking, Edinburgh 1990.
Borsay, P.: The English urban Renaissance. Culture and society in the provincial town, 1660–1770, Oxford 1989.
Borscheid, Peter: Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung, Frankfurt a. M. 2004.
Bosio, Stefano de: »Des deux cotés«. The lateral reversal of images as aesthetic strategy and epistemic concern in early eighteenth-century French counterproofs and prints, in: Brahms, Iris (Hg.): Marginale Zeichentechniken. Pause, Abklatsch, Cut & Paste als ästhetische Strategien in der Vormoderne, Berlin/Boston 2022, S. 145–159.
Bouchet, Thomas: Le roi et les barricades. Une histoire des 5 et 6 juin 1832, Paris 2000.
Boudon, Françoise: Urbanisme et spéculation à Paris au XVIIIe siècle. Le terrain de l'Hôtel de Soissons, in: Journal of the Society of Architectural Historians 32, 1973, S. 267–307.
Boudon, Françoise u.a. (Hg.): Système de l'architecture urbaine. Le quartier des Halles à Paris, 2 Bde., Paris 1977.
Bourdieu, Pierre: Physischer, sozialer und angeeigneter physischer Raum, in: Wentz, Martin (Hg.): Stadt-Räume, Frankfurt a. M. 1991, S. 25–34.
Bourguet, Marie-Noëlle: Déchiffrer la France. La statistique départementale à l'époque napoléonienne, Paris 1989.
Bourguinat, Nicolas/Mehl, Jean-Michel (Hg.): Les mises en scène(s) de l'espace. Faux-semblants, ajustements et expériences dans la ville, Straßburg 2019.
Bourillon, Florence: Changer la ville. La question urbaine au milieu du 19e siècle, in: Vingtième Siècle. Revue d'histoire 64, 1999, S. 11–23.
Bourillon, Florence: Des relectures d'Haussmann, in: Histoire urbaine 5, 2002, S. 189–199.
Bourillon, Florence (Hg.): Agrandir Paris. 1860–1970, Paris 2012.
Bourillon, Florence: Paris en mots. Le système cadastral parisien au XIXe siècle, in: Lambert-Bresson, Michèle (Hg.): Architectures urbaines. Formes et temps, Paris 2013, S. 27–32.
Bowie, Karen: Le clos Saint-Lazare et la société civile du clos Saint-Charles (1827–1836). Un projet de quartier neuf avant l'implantation de la gare du Nord, in: Lambert-Bresson, Michèle/Térade, Annie (Hg.): Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement, Paris 2002, S. 61–79.
Boyer, Christine M.: The city of collective memory. Its historical imagery and architectural entertainments, Cambridge, MA 1994.
Boyer, Christine M.: La Mission héliographique. Architectural photography, collective memory and the patrimony of France, 1851, in: Schwartz, Joan M./Ryan, James R. (Hg.): Pic-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

turing place. Photography and the geographical imagination, London/New York 2003, S. 21–54, S. 308–312.
Brake, Laurel/Demoor, Marysa (Hg.): Dictionary of nineteenth-century journalism in Great Britain and Ireland, Gent 2009.
Brant, Clare/Whyman, Susan E. (Hg.): Walking the streets of eighteenth-century London. John Gay's Trivia (1716), Oxford 2007.
Braudel, Fernand: Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe – XVIIIe siècle, 3 Bde., Paris 1979.
Bray, Patrick M.: Prose Constructions. Building the Louvre. Architectures of politics and art, in: L'Esprit Créateur 54, 2014, S. 115–126.
Bresc-Bautier, Geneviève/Fonkenell, Guillaume (Hg.): Histoire du Louvre, 3 Bde., Paris 2016.
Breward, Christopher: The hidden consumer. Masculinities, fashion and city life 1860–1914, Manchester 1999.
Brewer, John/Porter, Roy (Hg.): Consumption and the world of goods, London 1993.
Brewer, John: Sensibility and the urban panorama, in: Huntington Library Quarterly 70, 2007, S. 229–249.
Brooks, Michael: The Builder in the 1840s. The making of a magazine, the shaping of a profession, in: Victorian Periodicals Review 14, 1981, S. 85–93.
Brown, Philip A. H.: London publishers and printers, c.1800–1870, London 1982.
Buck-Morss, Susan: The flaneur, the sandwichman, and the whore. The politics of loitering, in: New German Critique 39, 1986, S. 99–140.
Butler, Chris: Henri Lefebvre. Spatial politics, everyday life and the right to the city, London 2010.
Cabestan, Jean-François: La conquête du plain-pied. L'immeuble à Paris au XVIIIe siècle, Paris 2004.
Calaresu, Melissa: Representing the street in words and images, in: Heuvel, Danielle van den (Hg.): Early Modern streets. A European perspective, New York 2023, S. 50–80.
Carbonnier, Youri: Maisons parisiennes des Lumières, Paris 2006.
Carbonnier, Youri: Paris et la Seine. Le fleuve, l'architecture et l'urbanisme aux XVIIe et XVIIIe siècles, in: Travaglini, Carlo M. (Hg.): La città e il fiume (secoli XIII–XIX), Rom 2008, S. 229–243.
Carbonnier, Youri: La monarchie et l'urbanisme parisien au siècle des Lumières. Grands projets et faiblesse du pouvoir, in: Histoire urbaine 24, 2009, S. 33–46.
Carl, Horst: »Brüssel 1695« – Kriegszerstörungen und ihre Visualisierung im späten 17. und 18. Jahrhundert, in: Emich, Birgit/Signori, Gabriela (Hg.): Kriegs/Bilder in Mittelalter und Früher Neuzeit, Berlin 2009, S. 295–315.
Carmona, Michel: Haussmann. His life and times, and the making of modern Paris, Chicago 2002.
Caron, François (Hg.): Paris et ses réseaux. Naissance d'un monde de vie urbaine XIXe–XXe siècles, Paris 1990.
Casselle, Pierre: Les Travaux de la Commission des embellissements de Paris en 1853: Pouvait-on transformer la capitale sans Haussmann?, in: Bibliothèque de l'École des Chartes 155, 1997, S. 645–689.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Casselle, Pierre (Hg.): Commission des embellissements de Paris. Rapport à l'empereur Napoléon III rédigé par le Comte Henri Siméon, Paris 2000.
Castoro, Manila: Objective documents, subjective documents, and the modern city. Charles Marville's photographs of Paris. A mediation, in: Bartsch, Tatjana/Bockmann, Ralf/Pasieka, Paul P./Röll, Johannes (Hg.): Faktizität und Gebrauch früher Fotografie, Wiesbaden 2021, S. 261–277.
Çelik, Zeynep/Favro, Diane/Ingersoll, Richard (Hg.): Streets. Critical perspectives on public space, Ewing, NJ 1994.
Certeau, Michel de: Kunst des Handelns, Berlin 1988 [franz.: Invention du quotidien 1. Arts de faire, Paris 1980].
Chabaud, Gilles/Cohen, Évelyne (Hg.): Les guides imprimés du XVIe au XXe siècle. Villes, paysages, voyages, Paris 2000.
Chabaud, Gilles: Les guides de Paris du XVIIe siècle au début du XIX siècle. Remarques sur une construction historique, in: Chabaud, Gilles/Cohen, Évelyne (Hg.): Les guides imprimés du XVIe au XXe siècle. Villes, paysages, voyages, Paris 2000, S. 71–80.
Chagniot, Jean: Paris et l'armée au XVIIIe siècle. Étude politique et sociale, Paris 1985.
Chaine, Caroline: L'Homme et l'Œuvre, in: Le Nouëne, Patrick (Hg.): Lancelot-Théodore Turpin de Crissé peintre et collectionneur. Paris, 1782–1859, Ausstellungskatalog, Paris 2006.
Chaldecott, J.A.: The zograscope or optical diagonal machine, in: Annals of Science 9, 1953, S. 315–322.
Chapman, Stanley: The innovating entrepreneurs in the British ready-made clothing industry, in: Textile History 24, 1993, S. 5–25.
Charpy, Manuel: De la ville incertaine à la ville minérale. Inscription et disparition des commerces clandestins dans le Paris du premier XIXe siècle, in: Aprile, Sylvie/Retaillaud-Bajac, Emmanuelle (Hg.): Clandestinités urbaines, Rennes 2008, S. 235–254.
Charpy, Manuel: Le théâtre des objets. Espaces privés, culture matérielle et identité sociale. Paris, 1830–1914, Diss. Tours 2010, http://theses.scd.univ-tours.fr/index.php?fichier=2010/manuel.charpy_1701.pdf.
Charpy, Manuel: L'apprentissage du vide. Commerces populaires et espace public à Paris dans la première moitié du XIXe siècle, in: Espaces et sociétés 144/145, 2011, S. 15–35.
Chase, Malcolm S.: Building identity, building circulation. Engraved portraiture and the Northern Star, in: Allen, Joan/Ashton, Owen (Hg.): Papers for the people. A study of the Chartist press, London 2005, S. 3–24.
Chastel, André: L'ilot de la rue du Roule et ses abords, in: Paris et Ile-de-France. Mémoires publ. par la Fédération des Sociétés Historiques et Archéologiques de Paris et de l'Ile-de-France 16/17, 1965/1966, S. 7–109.
Chastel, André: L'ilot du Roule. Parcellaire et architecture urbaine, in: Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France 93, 1966/1968, S. 50–52.
Chastel, André: L'aménagement du marché central de Paris de la »reformation des Halles« du XVIe siècle à celle du XIXe siècle, in: Bulletin monumental 127, 1969, S. 7–26, S. 69–106.
Chevallier, Fabienne: Le Paris moderne. Histoire des politiques d'hygiène (1855–1898), Rennes 2009.
Chevallier, Fabienne: La naissance du Paris moderne. L'essor des politiques d'hygiène (1788–

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

1855), Paris 2012, http://www.bium.univ-paris5.fr/histmed/asclepiades/pdf/chevallier_2009.pdf.
Chevallier, Fabienne: Victor Navlet. Vue générale de Paris, prise de l'Observatoire, 1855. Le portrait d'une capitale moderne au seuil de la modernisation impériale, in: La revue des musées de France 4, 2022, S. 72–84, S. 116, S. 118.
Choi, Tina Young: Writing the Victorian city. Discourses of risk, connection, and inevitability, in: Victorian Studies 43, 2001, S. 561–589.
Clark, Catherine E.: Paris and the cliché of history. The city and photographs, 1860–1970, New York 2018.
Clayton, Timothy: The English print 1688–1802, New Haven, CT/London 1997.
Clemente, Alida/Lindström, Dag/Stobart, Jon (Hg.): Micro-geographies of the Western city, c. 1750–1900, London/New York 2021.
Clifton, Gloria C.: Professionalism, patronage, and public. Service in the Victorian London. The staff of the Metropolitan Board of Works 1856–1889, London 1993.
Cockayne, Emily: Hubbub. Filth, noise, and stench in England, 1600–1770, New Haven, CT/London 2007.
Colvin, Howard M: A biographical dictionary of English architects, 1660–1840, London 1954.
Conlin, Jonathan: ›Mr. What-d'ye-call-him‹. À la recherche du flâneur à Paris et à Londres au XVIIIe siècle, in: Turcot, Laurent/Belleguic, Thierry (Hg.): Les Histoires de Paris (XVIe–XVIIIe siècle), 2 Bde., Paris 2002, Bd. 2, S. 75–95 = Conlin 2002a.
Conlin, Jonathan: »At the expense of the public«. The 1762 signpainters' exhibition and the public sphere, in: Eighteenth-century studies 36, 2002, S. 1–21 = Conlin 2002b.
Copley, Stephen (Hg.): The politics of the picturesque. Literature, landscape and aesthetics since 1770, Cambridge 1994.
Coquery, Natacha: L'Hôtel aristocratique. Le marché du luxe à Paris au XVIIIe siècle, Paris 1998.
Coquery, Natacha: French court society and advertising art. The reputation of Parisian merchants at the end of the eighteenth century, in: Wischermann, Clemens/Shore, Elliott (Hg.): Advertising and the European city. Historical perspectives, Aldershot 2000, S. 96–112 = Coquery 2000a.
Coquery, Natacha: Qu'est-ce que le »remarquable« en économie? La boutique dans le paysage urbain à Paris d'après les guides du XVIIIe siècle, in: Chabaud, Gilles/Cohen, Évelyne (Hg): Les guides imprimés du XVIe au XXe siècle. Villes, paysages, voyages, Paris 2000, S. 419–428 = Coquery 2000b.
Coquery, Natacha (Hg.): La boutique et la ville. Commerces, commerçants, espaces et clientèles XVIe–XXe siècles, Tours 2003.
Coquery, Natacha: Promenade et shopping. La visibilité nouvelle de l'échange économique dans le Paris du XVIIIe siècle, in: Loir, Christophe/Turcot, Laurent (Hg.): La promenade au tournant des XVIIIe et XIXe siècles (Belgique – France – Angleterre), Brüssel 2011, S. 61–75 = Coquery 2011a.
Coquery, Natacha: Tenir boutique à Paris au XVIIIe siècle. Luxe et demi-luxe, Paris 2011 = Coquery 2011b.
Coquery, Natacha: Shopping streets in eighteenth-century Paris. A landscape by historical, economic and social forces, in: Furnée, Jan Hein/Lesger, Clé (Hg.): The landscape of con-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

sumption. Shopping streets and cultures in Western Europe, 1600–1900, London 2014, S. 57–77.
Coquery, Natacha: L'essor d'une culture de consommation à l'époque des Lumières et ses répercussions sur le commerce de détail, in: Daumas, Jean-Claude: Les révolutions du commerce. France, XVIIIe–XXIe siècle, Besançon 2020, S. 31–52.
Corbin, Alain/Mayeur, Jean-Marie (Hg.). La barricade, Paris 1997.
Corbineau-Hoffmann, Angelika: Brennpunkt der Welt. C'est l'abrégé de l'univers. Großstadterfahrung und Wissensdiskurs in der pragmatischen Parisliteratur 1780–1830, Bielefeld 1991.
Corbineau-Hoffmann, Angelika: Passanten, Passagen, Kunstkonzepte. Die Straßen großer Städte als affektive Räume, in: Lehnert, Gertrud: Raum und Gefühl. Der Spatial Turn und die neue Emotionsforschung, Bielefeld 2011, S.118–134.
Cordaro, Michele: The Roman veduta. From Giovan Battista Falda to Giuseppe Vasi, in: Cordaro, Michele (Hg.): Giovanni Battista Piranesi e la veduta a Roma e a Venezia nella prima metà del Settecento, Rom 1990, S. 11–19.
Corfield, Penelope J: Walking the city streets. The urban odyssey in eighteenth-century England, in: Journal of Urban History 16, 1990, S. 132–174.
Corfield, Penelope: Fleeting gestures and changing styles of greeting. Researching daily life in British towns in the long eighteenth century, in: Urban History 49, 2022, S. 555–567.
Cox, Nancy C.: The complete tradesman. A study of retailing, 1550–1820, Aldershot 2000.
Cox Jensen, Oskar: Vagabonds. Life on the streets of nineteenth-century London, London 2022.
Crary, Jonathan. Techniques of the observer. On vision and modernity in the nineteenth century, Cambridge, MA 1990.
Crymble, Adam: The decline and fall of an early modern slum. London's St Giles ›Rookery‹, c. 1550–1850, in: Urban History 49, 2022, S. 310–334.
Curl, James Stevens: Victorian architecture. Diversity & invention, Reading, WJ 2007.
Cuvelier, Laurent: La ville captivée. Affichage et publicité au XVIIIe siècle, Paris 2024.
Daase, Christopher: Die Historisierung der Sicherheit. Anmerkungen zur historischen Sicherheitsforschung aus politikwissenschaftlicher Sicht, in: Geschichte und Gesellschaft 38, 2012, S. 387–405.
Dart, Gregory: Metropolitan art and literature, 1810–1840. Cockney adventures, Cambridge 2012.
Daufresne, Jean-Claude: Louvre et Tuileries. Architectures de papier, Lüttich 1987.
Daunton, M. J.: House and home in the Victorian city. Working-class housing 1850–1914, London 1983.
Dautresme, Olivier: La promenade, un loisir urbain universel? L'exemple du Palais-Royal à Paris à la fin du XVIIIe siècle, in: Histoire urbaine 3, 2001, S. 83–102.
Davis, John: Reforming London. The London government problem 1855–1900, Oxford 1988.
Davis, Terence: John Nash. The Prince Regent's architect, Newton Abbot [1966] ²1973.
Debord, Guy-Ernest: Theory of the derive, [in: Les Lèvres nues 9, Dezember 1956 und Internationale Situationniste 2, Dezember 1958] in: https://www.larevuedesressources.org/Theorie-de-la-derive [19.02.2025].
Deelstra, Tjeerd/Toorn, Jan van/Bremer, Jaap u. a. (Hg.): De Straat. Vorm Van Samenleven.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Beiträge zur Ausstellung Van Abbemuseum Eindhoven 1972 (dt.: Die Straße, Form des Zusammenlebens, Ausstellungspublikation, u. a. Düsseldorf, Städtische Kunsthalle, 1973).
Delagneau, Claire: Samson-Nicolas Lenoir le Romain (1733–1810). Carrière d'un architecte spéculateur à Paris, in: Baudez, Basile/Massounie, Dominique (Hg.): Chalgrin et son temps. Architectes et architecture de l'Ancien Régime à la Révolution, Bordeaux 2016, S. 87–95.
Delattre, Simone: Les douze heures noires. La nuit à Paris au XIXe siècle, Paris ²2003.
Denis, Vincent: Les Parisiens, la police et les numérotages des maisons, du XVIIIe siècle à l'Empire, in: French Historical Studies 38, 2015, S. 83–103.
Dennis, Richard: Cities in modernity. Representations and productions of metropolitan space, 1840–1930, Cambridge 2008.
Dennis, Richard: Victoria Street in theory and practice. Scenes from the governmentality of nineteenth-century London, in: Davies, Matthew/Galloway, James A. (Hg.): London and beyond. Essays in honour of Derek Keene, London 2012, S. 287–316.
Des Cars, Jean/Pinon, Pierre: Paris – Haussmann, ouvrage publié à l'occasion de l'Exposition Paris-Haussmann, Paris 1992.
Descat, Sophie: La boutique magnifiée. Commerce de détail et embellissement à Paris et à Londres dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, in: Histoire urbaine 6, 2002, S. 69–86, S. 78–80.
Descat, Sophie: L'embellissement urbain au XVIIIe siècle. Éléments du beau, éléments du sublime, in: Les arts des Lumières. Essais sur l'architecture et la peinture en Europe au XVIIIe siècle. Annales du Centre Ledoux, Nouvelle Série, 2018, S. 127–142. https://www.ghamu.org/les-arts-des-lumieres-essais-sur-larchitecture-et-la-peinture-en-europe-au-xviiie-siecle/ [18.05.2023].
Deurbergue, Maria: Feodor Hoffbauer (1839–1922), metteur en scène du Paris ancien, in: Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France 139, 2012, S. 152–161.
Dewitz, Bodo von: Eine mobile Bilderwelt. Der Guckkasten als Bildmedium der Aufklärung im 18. Jahrhundert, in: Dewitz, Bodo von (Hg.): Ich sehe was, was du nicht siehst! Sehmaschinen und Bilderwelten. Die Sammlung Werner Nekes, Museum Ludwig, Agfa Photo-Historama, Köln, Göttingen 2002, S. 78–85.
Diezinger, Sabine: Paris in deutschen Reisebeschreibungen des 18. Jahrhunderts (bis 1789), in: Francia 14, 1986, S. 263–328.
Dinges, Martin/Sack, Fritz (Hg.): Unsichere Großstädte? Vom Mittelalter bis zur Postmoderne, Konstanz 2000.
Dixon, Roger: Victorian architecture. With a short dictionary of architects, London 1978.
Domhardt, Konstanze Sylva (Hg.): StadtRaumDetail – Die Ausstattung des öffentlichen Raums vom Bordstein zur Straßenlaterne, Berlin 2020.
Doosry, Yasmin (Hg.): Von oben gesehen – die Vogelperspektive. Ausstellungskatalog Nürnberg 2014.
Douet, James: British barracks 1600–1914. Their architecture and role in society, London 1998.
Dubbini, Renzo: Geography of the gaze in Early Modern Europe, Chicago 2002.
Dubin, Nina L.: Futures and ruins. Eighteenth-century Paris and the art of Hubert Robert, Los Angeles 2010.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Duffy, Stephen: The discovery of Paris. Watercolours by early nineteenth-century British artists, Ausstellungskatalog, London 2013.
Dumas, Jean-Philippe: Représentation et description des propriétés à Paris au XIXe siècle. Cadastre et plan parcellaire, in: Mélanges de l'École française de Rome 111, 1999, S. 779–793.
Dumas, Jean-Philippe: Paris la rue. Un autre 1900. Le fonds de l'Union photographique française aux Archives de Paris, Paris 2000.
Dunn Cavelty, Myriam/Balzacq, Thierry (Hg.): Routledge handbook of security studies, London/New York 2017.
Durand-Gallet, Stéphanie: Albert Robida, chroniqueur de Paris, Paris 2005.
Duvette, Charlotte: Les Maisons parisiennes. Architecture remarquable et remarquée (1789–1809), in: Lebeurre, Alexia/Ollagnier, Claire (Hg.): François-Joseph Bélanger. Artiste architecte (1744–1818), Paris 2021, S. 107–111 = Duvette 2021a.
Duvette, Charlotte: Une démocratisation des modèles d'architecture domestique? Le recueil de Jean Charles Krafft (1801–1802), in: Garric, Jean-Philippe (Hg.): L'architecte et ses modèles. Intentions, connaissance et projets à la période contemporaine, Paris 2021, S. 23–41 = Duvette 2021b.
Dyos, Harold James: Urban transformation. A note on the objects of street improvement in Regency and early Victorian London, in: International Review of Social History 2, 1957, S. 259–264.
Dyos, Harold James/Wolff, Michael (Hg.): The Victorian city, 2 Bde., London 1973.
Dyos, Harold James: The objects of street improvement in Regency and Early Victorian London, in: Cannadine, David/Reeder, David (Hg.): Exploring the urban past. Essays in urban history, Cambridge 1982, S. 81–86.
Ekirch, A. Roger: At day's close. A history of nighttime, London ²2006.
Emery, Elizabeth: Protecting the past. Albert Robida and the Vieux Paris exhibition at the 1900 world's fair, in: Journal of European Studies 35, 2005, S. 65–85.
Engelbrecht, Martina: Architektur sehen, erleben, beurteilen. Form- und Funktionswandel von Architekturbeschreibungen im 18. und frühen 19. Jahrhundert, 2 Bde., Diss. Heidelberg 2014.
Epstein, Renaud: Stadterneuerung und städtische Unruhen. Paris (1871) – Clichy (2005), in: Jobard, Fabien/Schönpflug, Daniel (Hg.): Politische Gewalt im urbanen Raum, Berlin/Boston 2019, S. 75–92.
Epstein Nord, Deborah: Walking the Victorian streets. Women, representation, and the city, Ithaca NY/London 1995.
Étienne, Pascal (Hg.): Le Faubourg Poissonnière. Architecture, élégance et décor, Paris 1986.
Etlin, Richard: L'air dans l'urbanisme des Lumières, in: Dix-huitième siècle 9, 1977, S. 123–134.
Fahlenbrach, Kathrin: Protest-Räume – Medien-Räume. Zur rituellen Topologie der Straße als Protest-Raum, in: Geschke, Sandra Maria (Hg.): Straße als kultureller Aktionsraum. Interdisziplinäre Betrachtungen des Straßenraumes an der Schnittstelle zwischen Theorie und Praxis, Wiesbaden 2009, S. 98–110.
Fahrmeir, Andreas: Ehrbare Spekulanten. Stadtverfassung, Wirtschaft und Politik in der City of London, 1688–1900, München 2003.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Fairchilds, Cissie: The production and marketing of populuxe goods in eighteenth-century Paris, in: Brewer, John/Porter, Roy (Hg.): Consumption and the world of goods, London 1993, S. 228–248.
Fanelli, Giovanni/Mazza, Barbara: Paris animé, Paris instantané 1850–1900. Photographies stéréoscopiques 1850–1900, Paris 2014.
Faure, Alain: Origine et usage d'une liberté très surveillée, in: Dalotel, Alain/Faure, Alain/Freiermuth, Jean-Claude (Hg.): Aux origines de la Commune. Le mouvement des réunions publiques à Paris, 1868–1870, Paris 1980, S. 13–75.
Faure, Alain: La ségrégation, ou les métamorphoses historiographiques du Baron Haussmann, in: Jaillet, Marie-Christine/Perrin, Evelyne/Ménard, François (Hg.): Diversité sociale, ségrégation urbaine, mixité, Paris 2008, S. 51–64.
Favro, Diane: Meaning and experience. Urban history from antiquity to the early modern period, in: Journal of the Society of Architectural Historians 58, 1999/2000, S. 364–373.
Fehl, Gerhard (Hg.): Stadt–Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik, Basel 1995.
Fehl, Gerhard: London, Belgravia/Grosvenor Estate – privater Städtebau im frühen 19. Jahrhundert, in: Harlander, Tilman (Hg.): Stadtwohnen. Geschichte. Städtebau. Perspektiven, Ludwigsburg 2007, S. 64–69.
Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hg.): Stadterweiterungen 1800–1975. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland, Hamburg 1983.
Fernandez, Mathieu/Gribaudi, Maurizio: Les pièges du plan parcellaire Vasserot pour la reconstitution du bâti parisien de la première moitié du XIXe siècle, in: Histoire urbaine 61, 2021, S. 119–153.
Fink, Gonthier-Louis: Das Frankreichbild in der deutschen Literatur und Publizistik zwischen der Französischen Revolution und den Befreiungskriegen, in: Jahrbuch des Wiener Goethe-Vereins 81/83, 1977–1979, S. 59–87.
Fiori, Ruth: L'invention du vieux Paris. Naissance d'une conscience patrimoniale dans la capitale, Wavre 2012.
Fiori, Ruth: Vieux Paris–vieux Londres. Quels parallèles dans l'approche patrimoniale de la ville à la fin du XIXe siècle?, in: Arnold, Dana/Cohen, Jean-Louis (Hg.): Paris–Londres, Gollion 2016, S. 235–274.
Flanders, Judith: Consuming passions. Leisure and pleasure in Victorian Britain, London 2006.
Flather, Amanda: Gender and space in Early Modern England, London 2007.
Flinn, Laurel: Social and spatial politics in the construction of Regent Street, in: Journal of Social History 46, 2012, S. 364–390.
Flint, Kate: The transatlantic Indian, 1776–1930, Princeton 2009.
Flügel, Axel: Bürgerliche Rittergüter. Sozialer Wandel und politische Reform in Kursachsen, Göttingen 2000.
Fortier, Bruno (Hg.): La politique de l'espace parisien à la fin de l'Ancien Régime, Paris 1975.
Foucault, Michel: Überwachen und Strafen. Die Geburt des Gefängnisses, Frankfurt a. M. 1992.
Foucault, Michel: Raum, Wissen, Macht, in: Foucault, Michel: Schriften in vier Bänden = Dits et écrits, hg. von Daniel Defert, Frankfurt a. M. 2005, Bd. 4, S. 324–340 (= Space, know-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ledge, and power [1982]. Espace, savoir, pouvoir, in: Dits et écrits (1954–1988), Bd. 4, 1980–1988, Paris 2001).
Frantz, Pierre/Sajous d'Oria, Michèle: Le siècle des théâtres. Salles et scènes en France 1748–1807, Ausstellungskatalog Paris 1999.
Freedgood, Elaine: Victorian writing about risk. Imagining a safe England in a dangerous world, Cambridge 2000.
Freeman, Michael J.: Railways and the Victorian imagination, New Haven 1999.
Fressoz, Jean-Baptiste: The gas lighting controversy. Technological risk, expertise, and regulation in nineteenth-century Paris and London, in: Journal of urban history 33, 2007, S. 729–755.
Fureix, Emmanuel: La construction rituelle de la souveraineté populaire. Deuils protestataires (Paris, 1815–1840), in: Revue d'histoire du XIXe siècle 42, 2011, S. 21–39.
Furet, François/Ozouf, Mona: Dictionnaire critique de la Révolution française, Paris 1988.
Furnée, Jan Hein/Lesger, Clé (Hg.): The landscape of consumption. Shopping streets and cultures in Western Europe, 1600–1900, London [u.a.] 2014.
Füssel, Marian: Tote Orte und gelebte Räume. Zur Raumtheorie von Michel de Certeau S. J., in: Historical Social Research 38, 2013, S. 22–39.
Fyfe, Nicholas R. (Hg.): Images of the street. Planning, identity and control in public space, London 1998.
Gallet, Michel: Claude-Nicholas Ledoux. 1736–1806, Paris 1980.
Gallet, Michel: Les architectes parisiens du XVIIIe siècle. Dictionnaire biographique et critique, Paris 1995.
Gamper, Michael: Masse lesen, Masse schreiben. Eine Diskurs- und Imaginationsgeschichte der Menschenmenge 1765–1930, München 2007.
Gamper, Michael: Dichtung als Medium der Menschenmenge. Literatur und ihre Funktion für den Masse-Diskurs, in: Lüdemann, Susanne (Hg.): Massenfassungen. Beiträge zur Diskurs- und Mediengeschichte der Menschenmenge, München 2010, S. 89–105.
Ganz, David/Neuner, Stefan (Hg.): Mobile Eyes. Peripatetisches Sehen in den Bildkulturen der Vormoderne, Paderborn 2013.
Garrioch, David: House names, shop signs and social organization in Western European cities, 1500–1900, in: Urban History 21, 1994, S. 20–48.
Geist, Johann Friedrich: Passagen. Ein Bautyp des 19. Jahrhunderts [1969], München ²1978 [franz.: Le passage. Un type architectural du XIXe siècle, Lüttich 1989].
Gerlagh, Bert/Bakker, Boudewijn (Hg.): Kijk Amsterdam 1700–1800. De mooiste stadsgezichten, Ausstellungskatalog, Bussum/Amsterdam 2017.
Germann, Georg: Krumme Straßen. Städtebautheorie der Frühneuzeit, in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege 3, 1976, S. 10–25.
Gerson, Stéphane: The pride of place. Local memories and political culture in nineteenth-century France, Ithaca, NY 2003.
Geschke, S. M. (Hg.): Straße als kultureller Aktionsraum. Interdisziplinäre Betrachtungen des Straßenraumes an der Schnittstelle zwischen Theorie und Praxis, Wiesbaden 2009.
Giedion, Sigfried: Raum, Zeit, Architektur. Die Entstehung einer neuen Tradition [engl. zuerst 1941], Basel 2015.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Glorieux, Guillaume: À l'enseigne de Gersaint. Edme-François Gersaint, marchand d'art sur le pont Notre-Dame (1694–1750), Seyssel 2002.
Godley, Andrew: The development of the clothing industry. Technology and fashion, in: Textile History 28, 1997, S. 3–10.
Goldswain, Philip: Picturing a city. Charles Marville's albums of Paris, in: Martins, Susana S./Reverseau, Anne (Hg.): Paper cities, Leuven 2016, S. 215–233.
Graham, Stephen: Cities under siege. The new military urbanism, London 2010.
Grant, Elizabeth: John Tallis's London Street Views, in: London Journal 37, 2012, S. 234–251.
Gretton, T: The pragmatics of page design in nineteenth-century general-interest weekly illustrated news magazines in London and Paris, in: Art History 33, 2010, S. 680–709.
Griffiths, Antony: The print before photography. An introduction to European printmaking 1550–1820, London 2016.
Grosser, Thomas: Reiseziel Frankreich. Deutsche Reiseliteratur vom Barock bis zur Französischen Revolution, Opladen 1989.
Gunn, Ann. V.: The prints of Paul Sandby (1731–1809). A catalogue raisonné, London 2015.
Gunthert, André: La conquête de l'instantané. Archéologie de l'imaginaire photographique en France (1841–1895), Diss. Paris: EHESS, 1999.
Hahn, H. Hazel: Scenes of Parisian modernity. Culture and consumption in the nineteenth century, New York 2009.
Halbwachs, Maurice: Les expropriations et le prix des terrains à Paris, 1860–1900, Paris 1909.
Halbwachs, Maurice: Les plans d'extension et d'aménagement de Paris avant le XIXe siècle, in: La vie urbaine 2, 1920, S. 3–28.
Halbwachs, Maurice: La population et les tracés de voies à Paris, Paris 1928.
Hammel-Haider, Gabriele: Bemerkungen zu Meryons Stadtlandschaften, in: Zeitschrift für Kunstgeschichte 40, 1977, S. 245–264.
Hamon, Françoise: Robida et la Vieille-France, in: Compère, Daniel (Hg.): Albert Robida. Du passé au futur. Un auteur-illustrateur sous la IIIe République, Amiens 2006, S. 127–134.
Hamon, Philippe: Imageries. Littérature et image au XIXe siècle, Paris 2001.
Hancock, Claire: »City of business« contre ville du plaisir. Londres et Paris dans les guides touristiques du XIXe siècle, in: Chabaud, Gilles/Cohen, Évelyne (Hg.): Les guides imprimés du XVIe au XXe siècle. Villes, paysages, voyages, Paris 2000, S. 329–338.
Hancock, Claire: Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage, Paris 2003.
Hanke, Stephanie/Sölch, Brigitte (Hg.): Projektionen. Der Platz als Bildthema, Berlin 2019.
Hannavy, John (Hg.): Encyclopedia of nineteenth century photography, 2 Bde., London 2008.
Hannmann, Eckart: Carl Ludwig Wimmel. 1786–1848, München 1975.
Harouel, Jean-Louis [u. a.]: Les fonctions de l'alignement dans l'organisme urbain, in: Le dix-huitième siècle 1977, S. 135–149.
Harouel, Jean-Louis: L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIIIe siècle, Paris 1993.
Harrison, Brian: The Sunday trading riots of 1855, in: The Historical Journal 8, 1965, S. 219–245.
Harrison, Mark: Crowds and history. Mass phenomena in English towns, 1790–1835, Cambridge 1988.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Harvey, Charles/Green, Edmund M./Corfield, Penelope: Continuity, change, and specialization within Metropolitan London. The economy of Westminster, 1750–1820, in: The Economic History Review 52, 1999, S. 469–493.
Harvey, David: Consciousness and the urban experience. Studies in the history and theory of capitalist urbanization, Baltimore, MD 1985.
Harvey, David: Paris, capital of modernity, London 2004.
Haskell, Francis: Doré's London, in: Haskell, Francis: Past and present in art and taste. Selected essays, New Haven 1987, S. 129–140.
Haslinger, Peter/van Laak, Dirk: Sicherheitsräume. Bausteine zu einem interdisziplinären Modell, in: Saeculum 68, 2018, S. 9–35.
Hattendorff, Claudia: Bild und Augenzeugenschaft bei Jean-Louis Prieur und Louis François Lejeune. Visuelle Wahrheitsbezeugungen in Frankreich um 1800, in: Marburger Jahrbuch für Kunstwissenschaft 43, 2016, S. 67–94.
Haug, Steffen: Benjamins Bilder. Grafik, Malerei und Fotografie in der Passagenarbeit, Paderborn 2017.
Haug, Steffen/Wedekind, Gregor (Hg.): Die Stadt und ihre Bildmedien. Das Paris des 19. Jahrhunderts, Paderborn 2018.
Haupt, Heinz-Gerhard: Gewalt und Politik im Europa des 19. und 20. Jahrhunderts, (= Das Politische als Kommunikation, Bd. 2), Göttingen 2012.
Hausmann, Matthias: Die Ausbildung der Anti-Utopie im Frankreich des 19. Jahrhunderts. Von Charles Nodier über Emile Souvestre und Jules Verne zu Albert Robida (1833–1882), Heidelberg 2009.
Hayde, Ralph: London displayed. Headpieces from the Stationers' Company Almanacks, London 2010.
Heathcote, Edwin: On the street. In-between architecture, London 2022.
Heidmann-Vischer, Ute: Die eigene Art zu sehen – zur Reisebeschreibung des späten 18. Jahrhunderts am Beispiel von Karl Philipp Moritz und anderen Englandreisenden, Bern 1993.
Hénard, Robert: La rue Saint-Honoré. De la Révolution à nos jours, Paris 1909.
Henkin, David: City reading. Written words and public spaces in antebellum New York, New York 1998.
Herrmann, Wolfgang: Laugier and eighteenth-century French theory, London ²1985.
Heuvel, Danielle van den: Framing the street, in: Heuvel, Danielle van den (Hg.): Early modern streets. A European perspective, Abingdon 2023, S. 3–27.
Heyl, Christoph: A Passion for privacy. Untersuchungen zur Genese der bürgerlichen Privatsphäre in London, 1660–1800, München 2004.
Hill, Kate: ›Olde worlde‹ urban? Reconstructing historic urban environments at exhibitions, 1884–1908, in: Urban History 45, 2018, S. 306–330.
Hillairet, Jacques: Dictionnaire historique des rues de Paris, 2 Bde., Paris 1963.
Hitchcock, Tim/Shoemaker, Robert (Hg.): London lives. Poverty, crime and the making of a modern city, 1690–1800, Cambridge 2015.
Hobhouse, Hermione: Thomas Cubitt. Master builder, New York 1971.
Hobhouse, Hermione: History of Regent Street, London 1975.
Hobhouse, Hermione: Philip and Philip Charles Hardwick, in: Fawcett, Jane (Hg.): Seven Victorian architects, London 1976, S. 32–49, S. 139–141, S. 151–152.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Hobhouse, Hermione: A history of Regent Street. A mile of style, London 2008.
Hobsbawm, Eric L.: The labour aristocracy in nineteenth-century Britain [1954], in: Hobsbawm, Eric L.: Labouring men. Studies in the history of labour, London 1968, S. 272–315.
Hofer-Robinson, Joanna: Dickens and demolition. Literary afterlives and mid-nineteenth-century urban development, Edinburgh 2018.
Holleran, Samuel: The stealthy politics of urban advertising, in: Places Journal, July 2021, https://doi.org/10.22269/210727.
Horbas, Claudia/Pelc, Ortwin (Hg.): Es brannte an allen Ecken zugleich. Hamburg 1842, Ausstellungskatalog Hamburg, Heide 2002.
Hould, Claudette: Neue Hypothesen zu den französischen Ausgaben der »Tableaux historiques de la Révolution française«, in: Danelzik-Brüggemann, Christoph/Reichardt, Rolf (Hg.): Bildgedächtnis eines welthistorischen Ereignisses. Die Tableaux historiques de la Révolution française, Göttingen 2001, S. 35–85.
Hould, Claudette (Hg.): Les tableaux de la Révolution française. Une entreprise éditoriale d'information (1791–1817), Paris 2005.
Huber, Brigitte: Ein Altbayer zeichnet London. Der Maler, Zeichner und Lithograf Georg Scharf (1788–1860), in: Oberbayerisches Archiv 134, 2010, S. 39–81.
Huber, Brigitte: Mainburg–London. Der Altbayer Johann Georg Scharf (1788–1860) als Bildchronist der englischen Hauptstadt, Regensburg 2012.
Hughes, Sabrina: Imag(in)ing Paris for posterity, in: Future Anterior. Journal of Historic Preservation, History, Theory, and Criticism 10, 2013, S. 1–15.
Hultzsch, Anne: ›To the great public‹. The architectural image in the early Illustrated London News, in: Architectural Histories 5, 9, 2017, S. 1–17.
Hultzsch, Anne: The city »en miniature«. Situating Sophie von La Roche in the window, in: Journal18, 15, Cities, 2023, https://www.journal18.org/6782.
Inventaire du fonds français après 1800 / Bibliothèque nationale, Département des estampes, Bd. 1, bearbeitet von Jean Laran, Paris 1968.
Inventaire du fonds français après 1800 / Bibliothèque nationale, Département des estampes. Bd. 12, bearbeitet von Jacques Lethève und Françoise Gardey, Paris 1963.
Inwood, Stephen: City of cities. The birth of modern London, Basingstoke 2005.
Isenstadt, Sandy: Electric light. An architectural history, Cambridge, MA/London 2018.
Jackson, Peter: George Scharf's London. Sketches and watercolours of a changing city, London 1987.
Jackson, Peter: Domesticating the street. The contested spaces of the high street and the mall, in: Fyfe, Nicholas R. (Hg.): Images of the street, London/New York 1998, S. 176–191.
Jacobs, Jane: The death and life of great American cities, New York 1961.
Jacquin, Emmanuel: La Seconde République et l'achèvement du Louvre, in: Bulletin de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France 113/114, 1986/87, S. 375–401.
Jakobowicz, Nathalie: Les pratiques d'affichage dans l'espace public à Paris en 1830, in: Revue d'histoire du XIXe siècle 39, 2009, S. 17–36.
Jankiewicz, Stephen: A dangerous class. The street sellers of nineteenth-century London, in: Journal of Social History 46, 2012, S. 391–415.
Jaume, Lucien: Une liberté en souffrance. L'association au XIXe siècle, in: Andrieu, Claire: (Hg.): Associations et champ politique, Paris 2001, S. 75–100.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Jay, Elisabeth: British writers and Paris 1830–1875, Oxford 2016.
Jenkins, Frank: Nineteenth-century architectural periodicals, in: Summerson, John/Hitchcock, Henry R. (Hg.): Concerning architecture, Essays on architectural writers and writing presented to Nikolaus Pevsner, London 1968, S. 154–156.
Jennings, Jeremy: The debate about luxury in eighteenth- and nineteenth-century French political thought, in: Journal of the History of Ideas 68, 2007, S. 79–105.
Joachimides, Alexis: Die Ästhetik der Stadt. Städtebau in Bordeaux und Edinburgh 1730–1830, Berlin/München 2021.
Jobard, Fabien/Schönpflug, Daniel (Hg.): Politische Gewalt im urbanen Raum, Berlin/Boston 2019.
Jöchner, Cornelia: Gebaute Entfestigung. Architekturen der Öffnung im Turin des frühen 18. und 19. Jahrhunderts, Berlin 2015.
Jöchner, Cornelia: Spatial analysis as a tool for architectural and urban historians, in: Pfarr, Rolf/Gurr, Jens M./Hardt, Dennis (Hg): Metropolitan research. Methods and approaches, Bielefeld 2022, S. 63–74.
Johnson, James H./Pooley, Colin (Hg.): The Structure of nineteenth century cities, London 1982.
Join-Dieterle, Cathérine: Ciceri et la décoration théâtrale à l'Opéra de Paris pendant la première partie du XIXe siècle, in: Victor Louis et le théâtre. Scénographie, mise en scène et architecture théâtrale aux XVIIIe et XIXe siècles, Paris 1982, S. 141–151.
Jones, Laura A.: E. Moses and Son – the tailors who pioneered mass-market men's tailoring?, in: Fashion, Style, & Popular Culture 5, 2018, S. 97–115.
Jordan, David P.: Die Neuerschaffung von Paris. Baron Haussmann und seine Stadt, Frankfurt am Main 1996 [engl.: Jordan, David P.: Transforming Paris. The life and labors of Baron Haussmann, New York 1995].
Jordan, Shirley Marie: Interrupting the street, in: Jordan, Shirley Marie/Lindner, Christoph (Hg.): Cities interrupted, London u. a. 2016, S. 193–210.
Joyce, Patrick: The rule of freedom. Liberalism and the modern city, London/New York 2003.
Jung, Theo: Beschleunigung im langen 19. Jahrhundert. Einheit und Vielfalt einer Epochenkategorie in: Traverse: Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire 23, 2016, S. 51–63.
Jung-Köhler, Evi: Verlust und Chance. Hamburg 1842. Stadtmodernisierung beim Wiederaufbau nach dem Großen Brand, Hamburg 1991.
Kaenel, Philippe (Hg.): Doré. L'imaginaire au pouvoir, Paris 2014.
Kaldenbach, C. J.: Perspective views, in: Print Quarterly 2, 1985, S. 87–104.
Kamleithner, Christa: Neue Mischungsverhältnisse. Zum Gebrauch von Infrastrukturen, in: Bredella, Nathalie/Dähne, Chris (Hg.): Infrastrukturen des Urbanen. Soundscapes, Landscapes, Netscapes, Bielefeld 2013, S. 253–274.
Kamleithner, Christa: Ströme und Zonen. Eine Genealogie der »funktionalen« Stadt, Basel 2020.
Kampmann, Christoph/Carl, Horst: in: Historische Sicherheitsforschung und die Sicherung des Friedens, in: Dingel, Irene u. a. (Hg.): Handbuch Frieden im Europa der Frühen Neuzeit, Berlin/Boston 2021, S. 529–549.
Kampmeyer-Käding, Margret: Paris unter dem Zweiten Kaiserreich. Das Bild der Stadt in Presse, Guidenliteratur und populärer Graphik, Marburg 1990.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Kaschuba, Wolfgang: Von der »Rotte« zum »Block«. Zur kulturellen Ikonographie der Demonstration im 19. Jahrhundert, in: Warneken, Bernd Jürgen (Hg.): Massenmedium Straße. Zur Kulturgeschichte der Demonstrationen, Frankfurt a. M. 1991, S. 68–96.

Kautz, Klara: Das Deutsche Frankreichbild in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach Reisebeschreibungen, Tagebüchern und Briefen, Köln 1957.

Keller, Lisa: Triumph of order. Democracy and public space in New York and London, New York 2009.

Keller, Ulrich: The ultimate spectacle. A visual history of the Crimean war, Amsterdam 2001.

Kemp, Wolfgang: Das Bild der Menge (1789–1830), in: Städel–Jahrbuch 1973, S. 249–269.

Kennel, Sarah (Hg.): Charles Marville, photographer of Paris, Washington 2013.

Kenny, Nicolas/Madgin, Rebecca (Hg.): Cities beyond borders. Comparative and transnational approaches to urban history, London/New York 2016.

Kierkuć-Bieliński, Jerzy: George Scharf. From the Regency street to the modern metropolis, Ausstellungskatalog London 2009.

Kisluk-Grosheide, Danielle/Munger, Jeffrey: The Wrightsman Galleries for French Decorative Arts. The Metropolitan Museum of Art, New York 2010.

Kittelmann, Jana: Von der Reisenotiz zum Buch. Zur Literarisierung und Publikation privater Reisebriefe Hermann von Pückler-Muskaus und Fanny Lewalds. Mit unveröffentlichten Nachlassdokumenten, Dresden 2010.

Klahr, Douglas: Le développement des rues parisiennes pendant la monarchie de juillet, in: Bowie, Karen (Hg.): La Modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris 1801–1853, Paris 2001, S. 217–230.

Klemm, David/Frank, Hartmut (Hg.): Alexis de Chateauneuf 1799–1853. Architekt in Hamburg, London und Oslo, Hamburg 2000.

Klünner, Hans-Werner: Panorama der Strasse Unter den Linden vom Jahre 1820, Berlin 1991.

Knight, Mark: The 1780 Protestant petition and the culture of petitioning, in: Haywood, Ian/Seld, John (Hg.): The Gordon riots. Politics, culture and insurrection in late eighteenth-century Britain, Cambridge 2012, S. 46–68.

Knowles, Clifford Cyril/Pitt, Peter Hubert: The history of building regulation in London, 1189–1972, London 1973.

König, Helmut: Zivilisation und Leidenschaften. Die Masse im bürgerlichen Zeitalter, Reinbek 1992.

Korda, Andrea: Printing and painting the news in Victorian London. The graphic and social realism, 1869–1891, London 2018.

Koselleck, Reinhart: Zum Verhältnis von Vergangenheit und Zukunft in der neueren Geschichte, in: Koselleck, Reinhart: Vergangene Zukunft. Zur Semantik geschichtlicher Zeiten, Frankfurt a. M. [1989], 1992, S. 17–104.

Kostof, Spiro: The city shaped. Urban patterns and meanings through history, Boston, MA u. a., 1991 (dt. Das Gesicht der Stadt. Geschichte städtischer Vielfalt, Frankfurt a. M./New York 1992).

Kostof, Spiro: The city assembled. The elements of urban form through history, London 1992 (dt.: Die Anatomie der Stadt. Geschichte städtischer Strukturen, in Zusammenarbeit mit Greg Castillo, Frankfurt a. M./New York 1993).

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Kracauer, Siegfried: Das Ornament der Masse [1927], in: Kracauer, Siegfried: Das Ornament der Masse. Essays, Frankfurt a. M. 1963, S. 50–63.
Krause, Katharina: Friedrich Gilly und die Straßen von Paris, in: Marburger Jahrbuch für Kunstwissenschaft 49, 2022, S. 159–173.
Krause, Katharina: Gefährliche Bilder. Milchfrauen, Lumpensammler und anderes Straßenvolk in der großen Stadt, Baden-Baden 2023.
Krause, Katharina: Konkrete Erfahrung. Eine Gewaltgeschichte der Stadt Paris in ihren Monumenten und Straßen von Charles Nodier und Jacques-Auguste Regnier, in: Marburger Jahrbuch 51, 2024, S. 241–268.
Krause, Katharina: Paris, Versailles und die anderen Schlösser. Die Verleger der Rue Saint-Jacques und der Ruhm Ludwigs XIV. im Recueil Perelle (1675–1786), in: Festschrift Christoph Kampmann, 2026, im Erscheinen.
Krause, Katharina: Les arbres. À quoi servent-ils dans la rue urbaine du XIXe siècle ?, in: Pisani, Salvatore/Wedekind, Gregor (Hg.): Le paysage urbain parisien et son mobilier au XIXe siècle, colloque international 2025, 2026, in Vorbereitung.
Krautheimer, Richard: The Rome of Alexander VII, 1655–1667, Princeton 1985.
Kreutzer, Dietmar: Werbung im Stadtraum, Berlin 1995.
Kümmel, Verena: Bestattungszeremonien in der politischen Kultur der Julimonarchie, in: Francia 41, 2014, S. 177–199.
Küntzel, Thomas: Verfallene Zeichen innerer Wehrhaftigkeit. Mittelalterliche Sperrketten in der (frühen) Neuzeit, in: Kampmann, Christoph/Niggemann, Ulrich (Hg.): Sicherheit in der Frühen Neuzeit. Norm – Praxis – Repräsentation, Köln 2013, S. 758–782.
Kwas, Michael: The consumer revolution, 1650–1800, Cambridge 2022.
Lagabrielle, Sophie/Philippe, Michel: Verre et fenêtre de l'antiquité au XVIIIe siècle, in: Les Cahiers de Verre & Histoire 1, 2009, http://www.verre-histoire.org/colloques/verrefenetre/.
Lambert, Julie Anne (Hg.): The art of advertising, Oxford 2020.
Lambert-Bresson, Michèle: La percée de la rue Jeanne d'Arc à Orléans, in: Lambert-Bresson, Michèle/Térade, Annie (Hg.): Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement, Paris 2002, S. 83–92.
Lamers-Schütze, Petra: Die Voyage pittoresque des Abbé de Saint-Non und ihre Illustrationen, Diss. Mainz 1991.
Landau, Bernard: La fabrication des rues de Paris au XIXe siècle. Un territoire d'innovation technique et politique, in: Annales de la recherche urbaine 57/58, 1992, S. 24–45.
Langner, Johannes: Beobachtungen zum Prinzip Reihung in der Architektur an der Schwelle zum 19. Jahrhundert, in: Dortmunder Architekturtage. Das Prinzip Reihung in der Architektur, Dortmund 1977, S. 53–64.
Lavedan, Pierre/Hugueney, Jeanne/Henrat, Philippe (Hg.): L'urbanisme à l'époque moderne. XVIe–XVIIIe siècles, Genève 1982.
Le Gall, Guillaume: Apparition du Vieux Paris, in: Aubenas, Sylvie/Le Gall, Guillaume (Hg.): Atget, une rétrospective, Paris 2007, S. 13–25.
Le Grand, Leon: Les Quinze-Vingts depuis leur fondation jusqu'à leur translation au faubourg Saint-Antoine (XIIIe–XVIIIe siècle), Paris 1887 (Separatdruck aus: Mémoires de la Société de l'Histoire de Paris et de l'Ile-de-France, Bd. 13/14, Paris 1887), Nachdruck Brüssel 2016.
Le Men, Ségolène: Les ›Voyages pittoresques et romantiques dans l'ancienne France‹ de Tay-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

lor et Nodier. Un monument de papier, in: Goujard, Lucie (Hg.): Voyages pittoresques. Normandie 1820–2009, Cinisello Balsamo 2009, S. 39–63.
Le Moël, Michel: L'architecture privée à Paris au grand siècle, Paris 1990.
Le Moël, Michel (Hg.): L'urbanisme parisien au siècle des Lumières, Paris 1997.
Lebeurre, Alexia/Ollagnier, Claire (Hg.): François-Joseph Bélanger. Artiste architecte (1744–1818), Paris 2021.
Lees, Andrew: Cities perceived. Urban society in European and American thought, 1820–1940, Cambridge 1990.
Lees, Lynn: Metropolitan types. London and Paris compared, in: Dyos, Harold James/Wolff, Michael (Hg.): The Victorian city, 2 Bde., London 1973, Bd. 1, S. 413–428.
Lefebvre, Henri: Le droit à la ville [1968], Paris ³1996.
Lemoine, Bertrand: Les passages couverts en France, Paris 1989.
Lenger, Friedrich: Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850, München 2013.
Lenger, Friedrich: Cities as sites of social protest. Europe from the late eighteenth to the early twentieth century, in: Fouquet, Gerhard/Opll, Ferdinand/Rabeler, Sven/Scheutz, Martin (Hg.): Social functions of urban spaces through the ages, Ostfildern 2018, S. 127–139.
Lenger, Friedrich (Hg.): Kollektive Gewalt in der Stadt. Europa 1890–1939, München 2019.
Léon, Paul: Paris histoire de la rue, Paris 1947.
Leonhardt, Nic: Durch Blicke im Bild. Stereoskopie im 19. und frühen 20. Jahrhundert, Berlin 2016.
Léri, Jean-Marc: Les travaux parisiens sous le Préfet Rambuteau, in: Mosser, Monique/Rochebouët, Beatrice (Hg.): Alexandre-Théodore Brongniart (1739–1813). Architecture et urbanisme de 1770 à 1815, Ausstellungskatalog Paris 1986, S. 203–213.
Lesger, Clé: Shopping spaces and the urban landscape in Early Modern Amsterdam, 1550–1850, Amsterdam 2020.
Lewis, Robert M.: Wild American savages and the civilized English. Catlin's Indian gallery and the shows of London, in: European Journal of American Studies 3, online, document 6, DOI: https://doi.org/10.4000/ejas.2263.
Lilley, Keith D.: Conceptualising the city. Historical mapping, spatial theory, and the production of urban spaces, in: Pauly, Michel/Scheutz, Martin/Blaschke, Karlheinz (Hg.): Cities and their spaces. Concepts and their use in Europe, Köln 2014, S. 29–40.
Lindenberger, Th.: Straßenpolitik. Zur Sozialgeschichte der öffentlichen Ordnung in Berlin 1900 bis 1914, Bonn 1995.
Lindner, Rolf: Walks on the wild side. Eine Geschichte der Stadtforschung, Frankfurt a. M. 2004.
Lippuner, Roland: Sozialer Raum und Praktiken. Elemente sozialwissenschaftlicher Topologie bei Pierre Bourdieu und Michel de Certeau, in: Günzel, Stephan (Hg.): Topologie, Bielefeld 2008, S. 265–277.
Lipstadt, Hélène: Housing the bourgeoisie. César Daly and the ideal home, in: Oppositions. A journal for ideas and criticism in architecture 8, 1977, S. 34–47.
Loir, Christophe/Schlesser, Thomas: Sidewalks and alignment of the streets. The gap between large-scale planning and the building-scale in the 18th and 19th centuries (Brussels-Paris),

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

in: Clemente, Alida/Lindström, Dag/Stobart, Jon (Hg.): Micro-geographies of the Western city, c. 1750–1900, London/New York 2021, S. 87–104.
Longstaffe-Gowan, Todd: The London square. Gardens in the midst of town, New Haven, CT 2012.
Löschburg, Winfried: Panorama der Straße Unter den Linden, Hanau 1987.
Loukaitou-Sideris, Anastasia: Sidewalks. Conflict and negotiation over public space, Cambridge, MA 2009.
Louw, Hentie J.; The rise of the metal window during the early industrial period in Britain c. 1750–1830, in: Construction history 3, 1987, S. 31–54.
Louw, Hentie J.: Window-glass making in Britain c. 1660–c. 1860 and its architectural impact, in: Construction history 7, 1991, S. 47–68.
Loyer, François: Paris XIXe siècle. L'immeuble et la rue, Paris 1987.
Lüdke, Dietmar: Hubert Robert 1733–1808 und die Brücken von Paris, Ausstellungskatalog, Karlsruhe 1991/1992.
Luxenberg, Alisa: Creating Désastres. Andrieu's photographs of urban ruins in the Paris of 1871, in: The Art Bulletin 80, 1998, S. 113–137.
Lyden, Anne M.: Railroad vision. Photography, travel, and perception, Los Angeles 2003.
Lynch, Kevin: The image of the city, Cambridge, MA 1960 und öfter.
Magnago Lampugnani, Vittorio/Albrecht, Katrin/Bihlmaier, Helene/Zurfluh, Lukas (Hg.): Manuale zum Städtebau. Die Systematisierung des Wissens von der Stadt. 1870–1950, Berlin 2017.
Magnago Lampugnani, Vittorio/Stühlinger, Harald R./Tubbesing, Markus (Hg.): Atlas zum Städtebau, Bd. 1. Plätze, Bd. 2. Straßen, München 2018.
Magnago Lampugnani, Vittorio: Bedeutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Stadtraum, 2. erweiterte Ausgabe, Berlin 2023.
Mallet, Françoise: La vie commerciale de l'îlot de la rue du Roule de la fin du XVIe siècle à nos jours, appendice, in: Paris et Ile-de-France. Mémoires publ. par la Fédération des Sociétés Historiques et Archéologiques de Paris et de l'Ile-de-France 16/17, 1965/1966, S. 111–129.
Marcus, Sharon: Apartement stories. City and home in nineteenth-century Paris and London, Berkeley 1999.
Marrey, Bernard: Les Grands Magasins. Des origins à 1939, [1979], Paris ²2019.
Martin, Alison E.: Moving scenes. The aesthetics of German travel writing on England 1783–1830, London 2008.
Mason, Rainer Michael (Hg.): Giuseppe Zocchi. Vedute di Firenze e della Toscana, Florenz ²1981.
Maß, Michael (Hg.): »Klar und lichtvoll wie eine Regel«. Planstädte der Neuzeit vom 16. bis zum 18. Jahrhundert, Ausstellungskatalog, Karlsruhe 1990.
Maurer, Michael: Aufklärung und Anglophilie in Deutschland, Göttingen 1987.
McAuliffe, Mary Sperling: Paris, city of dreams. Napoleon III, Baron Haussmann, and the creation of Paris, Boulder/New York/London 2020.
McCauley, Elizabeth Anne: Industrial madness. Commercial photography in Paris 1848–1871, New Haven, CT/London 1991.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

McFall, Liz: The language of the walls. Putting promotional saturation in historical context, in: Consumption Markets & Culture 7, 2004, S. 107–128.
McKendrick, Neil/Brewer, John/Plumb, John H.: The birth of a consumer society. The commercialization of eighteenth-century England, Bloomington, IN 1982.
McWilliam, Rohan: London's West End. Creating the pleasure district, 1800–1914, Oxford 2020.
Mead, Christopher Curtis: Urban contingency and the problem of representation in Second Empire Paris, in: Journal of the Society of Architectural Historians 54, 1995, S. 138–174.
Mead, Christopher Curtis: Making modern Paris. Victor Baltard's central markets and the urban practice of architecture, University Park, PA 2012.
Melman, Billie: The culture of history. English uses of the past 1800–1953, Oxford 2006.
Meryon, Charles: Paris um 1850. Zeichnungen, Radierungen, Photographien, Ausstellungskatalog Frankfurt a. M. 1975.
Metropole London. Macht und Glanz einer Weltstadt 1800–1840, Ausstellungskatalog Essen, Recklinghausen 1992.
Metzger Habel, Dorothy: The urban development of Rome in the age of Alexander VII, Cambridge 2002.
Meyer, Esther da Costa: Dividing Paris. Urban renewal and social inequality, 1852–1870, Princeton, NJ 2022.
Middleton, Jennie: The socialities of everyday urban walking and the ›right to the city‹, in: Urban Studies 55, 2018, S. 296–315.
Moncan, Patrice de: Charles Marville. Paris photographié au temps d'Haussmann, Paris 2009.
Moncan, Patrice de: Les passages couverts de Paris. Histoire des passages couverts de Paris, Paris 2018.
Mondenard, Anne de: La Mission héliographique. Cinq photographes parcourent la France en 1851, Paris 2002, S. 14–31, S. 34–38.
Monet und die impressionistische Stadt, hg. von Ralph Gleis, Ausstellungskatalog, Berlin 2024.
Mordaunt Crook, John: Die Erneuerung der Hauptstadt. John Nash und das »Malerische«, in: Metropole London. Macht und Glanz einer Weltstadt, Ausstellungskatalog Essen, Recklinghausen 1992, S. 77–96.
Moret, Frédéric: L'espace et le temps des guides. Représentations et déformations de l'espace urbain parisien dans les guides 1855–1900, in: Chabaud, Gilles/Cohen, Évelyne (Hg.): Les guides imprimés du XVIe au XXe siècle. Villes, paysages, voyages, Paris 2000, S. 429–437.
Morizet, André: Du vieux Paris au Paris moderne. Haussmann et ses prédécesseurs, Paris 1932.
Morlier, Hélène: Les Guides-Joanne. Genèse des Guides-Bleus. Itinéraire bibliographique, historique et descriptif de la collection de guides de voyage (1840–1920), Paris 2007.
Morris, Susan: Thomas Girtin and the British landscape tradition, in: Eade, John Christopher (Hg.): Projecting the landscape, Canberra 1987, S. 54–71.
Morrison, Kathryn: English shops and shopping. An architectural history, New Haven, CT 2003.
Morrison, Kathryn: Bazaars and Bazaar buildings in Regency and Victorian London, in: The Georgian Group journal 15, 2006, S. 281–308.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Mosser, Monique (Hg.): Charles de Wailly, peintre architecte dans l'Europe des Lumières, Paris 1979.
Mosser, Monique/Rochebouët, Béatrice de (Hg.): Alexandre-Théodore Brongniart. 1739–1813. Architecture et décor, Ausstellungskatalog Paris 1986.
Mugglestone, Lynda: The language of advertising, in: Lambert, Julie Anne (Hg.): The art of advertising, Oxford 2020, S. 45–65.
Müller, Susanne: Die Welt des Baedeker. Eine Medienkulturgeschichte des Reiseführers, 1830–1945. Wie der Baedeker den Blick auf die Welt veränderte, Frankfurt a. M. 2012.
Münch, Ole: Cutler Street Market. Interkultureller Austausch im Londoner East End, 1780–1850, Göttingen 2022.
Munday, John: Edward William Cooke RA, FRS, FSA, FLS, FZS, FGS. 1811–1880. A man of his time, Woodbridge 1996.
Muthesius, Stefan: The high Victorian movement in architecture 1850–1870, London/Boston 1972.
Muthesius, Stefan: Das englische Reihenhaus, Königstein 1990 (engl.: The English terraced house, New Haven, CT 1982).
Nadel, Ira Bruce: London in the quick. Blanchard Jerrold and the text of London: A Pilgrimage, in: The London Journal 2, 1976, S. 51–66.
Nadel, Ira Bruce: Gustave Doré. English art and London life, in: Nadel, Ira Bruce/Schwarzbach, Frederic S. (Hg.): Victorian artists and the city. A collection of critical essays, New York 1980, S. 152–162 = Nadel 1980a.
Nadel, Ira Bruce/Schwarzbach, Frederic S. (Hg.): Victorian artists and the city. A collection of critical essays, New York 1980 = Nadel 1980b.
Nead, Lynda: Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London, New Haven, CT 2000.
Nerdinger, Winfried (Hg.): L'architecture engagée. Manifeste zur Veränderung der Gesellschaft, München 2012.
Newland, Paul: The cultural construction of London's East End. Urban iconography, modernity and the spatialisation of Englishness, Amsterdam 2008.
Nières, Claude: La reconstruction d'une ville au XVIIIe siècle. Rennes 1720–1760, Rennes 1972.
Nières, Claude: Rennes, une reconstruction exemplaire au XVIIIe siècle. Utopie et réalité, in: Rousteau-Chambon, Hélène (Hg.): Jacques V Gabriel et les architectes de la façade atlantique, Paris 2004, S. 103–119.
Nilsen, Micheline: Railways and the Western European capitals. Studies of implantation in London, Paris, Berlin, and Brussels, New York 2008.
Nord, Philip: The politics of resentment. Shopkeeper protest in nineteenth-century Paris, [1986], ²2005, Nachdruck London 2017.
Nova, Alessandro/Hanke, Stephanie (Hg.): Skulptur und Platz. Raumbesetzung, Raumüberwindung, Interaktion, Berlin/München 2014.
Nova, Alessandro/Jöchner, Cornelia (Hg.): Platz und Territorium. Urbane Struktur gestaltet politische Räume, Berlin 2010.
Nurse, Bernard: London. Prints & drawings before 1800. The Gough Collection, Bodleian Library, Oxford 2017.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

O'Byrne, Alison: The art of walking in London. Representing urban pedestrianism in the early nineteenth century, in: Romanticism 14, 2008, S. 94–107.
O'Byrne, Alison: George Scharf's London scenes, in: The London journal 37, 2012, S. 215–233.
O'Byrne, Alison: Representing commerce in Tallis's London Street Views, in: Journal of Victorian Culture 22, 2017, S. 297–316.
O'Byrne, Alison: ›Unceasing bustle and traffic‹. Print culture and metropolitan spaces in the 1830s, in: The Yearbook of English Studies 48, 2018, S. 171–198.
O'Byrne, Alison/Stobart, Jon: Introduction: Roundtable on John Tallis's London Street Views (1838–1840), in: Journal of Victorian Culture 22, 2017, S. 287–296.
Odumosu, Temi: Africans in English caricature 1769–1819. Black jokes, white humour, London 2017.
Oesterle, Günter: Urbanität und Mentalität. Paris und das Französische aus der Sicht deutscher Parisreisender, in: Espagne, Michel/Werner, Michael (Hg.): Transferts. Les relations interculturelles dans l'espace franco-allemand (XVIIIe et XIXe siècle), Paris 1988, S. 59–79.
Oettermann, Stephan: Das Panorama. Die Geschichte eines Massenmediums, Frankfurt a. M. 1980.
Ogborn, Miles: Spaces of modernity. London's geographies, 1680–1780, New York 1998.
Ollagnier, Claire: La maison, 1770–1830. Représentation d'un nouveau programme, in: Livraisons de l'histoire de l'architecture 32, 2016, S. 53–63, https://doi.org/10.4000/lha.637.
Ollagnier, Claire: Sentimental et spéculateur, in: Lebeurre, Alexia/Ollagnier, Claire (Hg.): François-Joseph Bélanger. Artiste architecte (1744–1818), Paris 2021, S. 95–101.
Olsen, Donald J.: The growth of Victorian London [1976], Harmondsworth ²1979.
Olsen, Donald J.: Town planning in London, the eighteenth and nineteenth centuries, New Haven, CT/London [1964], ²1982.
Olsen, Donald. J.: Die Stadt als Kunstwerk. London, Paris, Wien, Frankfurt a. M./New York 1988.
Olson, Kory: Adolphe Joanne's 1870 Paris Illustré. (Re)presenting ›modern‹ Paris, in: Inferno 10, 2005, S. 19–28.
Ortega-Martinez, David: »De Straat: Vorm Van Samenleven«, una exposición pionera sobre el diseño de la calle, in: i2. Investigación e Innovación en Arquitectura y Territorio 13, 2025, S. 33–58.
Osterwold, Tilman/Czigens, Ilse/Schmitt, Franziska: Schaufenster. Die Kulturgeschichte eines Massenmediums, Ausstellungskatalog, Stuttgart 1974.
Owen, David: The government of Victorian London, 1855–1889. The Metropolitan Board of Works, the Vestries, and the City Corporation, Cambridge, MA 1982.
Owens, Alastair/Jeffries, Nigel/Wehner, Karen/Featherby, Rupert: Fragments of the modern city. Material culture and the rhythms of everyday life in Victorian London, in: Journal of Victorian Culture 15, 2010, S. 212–225.
Ozouf-Marignier, Monique: Administration, statistique, aménagement du territoire. Le Préfet Chabrol de Volvic (1773–1843), in: Revue d'histoire moderne et contemporaine 44, 1997, S. 19–39.
Palmbach, Barbara: Paris und der Impressionismus. Die Großstadt als Impuls für neue Wahrnehmungsformen und Ausdrucksmöglichkeiten in der Malerei, Weimar 2001.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Papayanis, Nicholas: Horse-drawn cabs and omnibuses in Paris. The idea of circulation and the business of public transit, Baton Rouge, LA 1996.
Papayanis, Nicholas: Planning Paris before Haussmann, Baltimore 2004.
Papayanis, Nicolas: César Daly, in: Planning Perspectives 21, 2006, S. 325–346.
Park, Julie: Mirror, box, print, novel. Optical fictions of the eighteenth-century zograscope, in: Word & Image 37, 2021, S. 259–274.
Park, Sun-Young: Ideals of the body. Architecture, urbanism, and hygiene in postrevolutionary Paris, Pittsburgh 2018.
Parry, Eugenia Janis: Demolition picturesque. Photographs of Paris in 1852 and 1853 by Henri Le Secq, in: Parry, Eugenia Janis/Sartre, Josiane (Hg.): Henri Le Secq, photographe de 1850 à 1860. Catalogue raisonné de la collection de la Bibliothèque des arts décoratifs, Paris 1986, S. 33–66 = Parry 1986a.
Parry, Eugenia Janis: Demolition picturesque. Photographs of Paris in 1852 and 1853 by Henri Le Secq, in: Perspectives on Photography. Essays in Honor of Beaumont Newhall, hg. von Peter Walch and Thomas F. Barrow, Albuquerque 1986, S. 41–43 = Parry 1986b.
Paulson, Ronald: Hogarth's graphic works, 2 Bde., New Haven, CT/London 1965.
Pauly, Michel: Der Raum und die Geschichte am Beispiel der Stadtgeschichtsforschung, in: Pauly, Michel/Scheutz, Martin/Blaschke, Karlheinz (Hg.): Cities and their spaces. Concepts and their use in Europe, Köln 2014, S. 1–28.
Pelc, Ortwin/Grötz, Susanne (Hg.): Konstrukteur der modernen Stadt. William Lindley in Hamburg und Europa 1808–1900, Ausstellungskatalog HamburgMuseum, München 2008.
Peltz, Lucy: Aestheticizing the ancestral city. Antiquarianism, topography and the representation of London in the long eighteenth century in: Art History 22, 1999, S. 472–494.
Perec, Georges: L'infra-ordinaire, Paris 1989 (dt.: Warum gibt es keine Zigaretten beim Gemüsehändler, Zürich 2014).
Pevsner, Nikolaus: A history of building types, London 1976.
Philipp, Klaus Jan: Um 1800. Architekturtheorie und Architekturkritik in Deutschland zwischen 1790 und 1810, Stuttgart 1997.
Pickering, Paul: »And Your Petitioners & c«. Chartist petitioning in popular politics, 1838– 48, in: English Historical Review 116, 2001, S. 368–388.
Picon, Antoine: Charles-François Mandar (1757–1844) ou l'architecture dans ses details, in: Revue de l'art 109, 1995, S. 26–39.
Pike, David L.: Metropolis on the Styx. The underworlds of modern urban culture, 1800–2001, Ithaca, NY 2007.
Pinon, Pierre: Les lotissements de la rue Taitbout et du couvent des Capucins. La Chaussée d'Antin à la fin du XVIIIe siècle, in: Bulletin de la société de l'histoire de Paris et de l'Ile-de-France 1986/1987, S. 223–302.
Pinon, Pierre: Le projet d'embellissement de Paris. Napoléon III et Berger, in: Des Cars, Jean/Pinon, Pierre: Paris–Haussmann, Paris 1992, S. 51–61 = Pinon 1992a.
Pinon, Pierre: La »Grande Croisée de Paris«. Le prolongement de la rue de Rivoli et l'ouverture du Boulevard de Strasbourg, in: Des Cars, Jean/Pinon, Pierre: Paris–Haussmann, Paris 1992, S. 62–70 = Pinon 1992b.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Pinon, Pierre: Les procédures et les services, in: Des Cars, Jean/Pinon, Pierre: Paris–Haussmann, Paris 1992, S. 94–101 = Pinon 1992c.
Pinon, Pierre: La topographie parisienne d'Étienne Bouhot, in: Balan, Sandrine (Hg.): Étienne Bouhot 1780–1862, Ausstellungskatalog, Semur-en-Auxois 2001.
Pinon, Pierre: Le Conseil des Bâtiments civils a-t-il a eu une politique urbaine. Le contrôle des opérations urbaines sous la Restauration et la monarchie de Juillet, in: Lambert-Bresson, Michèle/Térade, Annie (Hg.): Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement, Paris 2002, S. 29–45.
Pinon, Pierre: Paris pour mémoire. Le livre noir des destructions haussmanniennes, Paris 2012.
Pinon, Pierre: Napoléon III, de Londres à Paris, in: Arnold, Dana/Cohen, Jean-Louis (Hg.): Paris – Londres, Gollion 2016, S. 215–233.
Pinon, Pierre: Le mythe Haussmann, Paris 2018.
Pisani, Salvatore: Mobilier urbain. Infrastruktur-Ästhetik im Paris des 19. Jahrhunderts, in: Ruf, Oliver/Grabbe, Lars C. (Hg.): Technik–Ästhetik. Zur Theorie techno-ästhetischer Realität, Bielefeld 2022, S. 299–316.
Piton, Camille/Martial Lamouroux, Alfred (Hg.): Comment Paris s'est transformé. Topographie, mœurs, usages, origines de la haute bourgeoisie Parisienne. Le Quartier des Halles, Brüssel 2016.
Plessen, Marie-Louise von: Sehsucht. Das Panorama als Massenunterhaltung des 19. Jahrhunderts, Ausstellungskatalog Bonn, Basel 1993.
Pooley, Colin: On the street in nineteenth-century London, in: Urban History 48, 2021, S. 211–226.
Porrino, Matteo: La coupole en fonte de fer et fer forgé de la Halle au blé, in: Lebeurre, Alexia/Ollagnier, Claire (Hg.): François-Joseph Bélanger. Artiste architecte (1744–1818), Paris 2021, S. 224–229.
Potts, Alex: Picturing the modern Metropolis. Images of London in the nineteenth century, in: History Workshop 26, 1988, S. 28–56.
Prange, Peter: Salomon Kleiner und die Kunst des Architekturprospekts, Augsburg 1997.
Préaud, Maxime: Dictionnaire des éditeurs d'estampes à Paris sous l'Ancien Régime, Paris 1987.
Pronteau, Jeanne: Les numérotages des maisons de Paris du XVe siècle à nos jours, Paris 1966.
Pronteau, Jeanne: Edme Verniquet. 1727–1804, Paris 1986.
Pronteau, Jeanne: Introduction générale au travail des limites de la ville et faubourgs de Paris (1724–1729), Paris 1998.
Quinlan, Andrea: Pugin's view of the city, in: The British Art Journal 10, 2009/2010, S. 125–130.
Rabreau, Daniel: Gabriel Davioud architecte (1824–1881). Paris 1981.
Rabreau, Daniel: Claude-Nicolas Ledoux (1736–1806). L'architecture et les fastes du temps, Bordeaux 2000.
Rappaport, Erika: Shopping for pleasure. Women in the making of London's West End, Princeton 2000.
Rappaport, Erika: Art, commerce, or Empire? The Rebuilding of Regent Street, 1800–1927, in: History Workshop Journal 52, 2002, S. 94–117.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Ratcliffe, Barrie M./Piette, Christine: Vivre la ville. Les classes populaires à Paris (1ère moitié du XIXe siècle), Paris 2000.
Rauch, André: Du Joanne au Routard. Le style des guides touristiques, in: Chabaud, Gilles/Cohen, Évelyne (Hg.): Les guides imprimés du XVIe au XXe siècle. Villes, paysages, voyages, Paris 2000, S. 95–112.
Reeh, Henrik: Ornaments of the metropolis. Siegfried Kracauer and modern urban culture Cambridge, MA 2004.
Reicher, Stephen/Stott, Clifford: Becoming the subjects of history. An outline of the psychology of crowds, in: Reiss, Matthias (Hg.): The street as stage. Protest marches and public rallies since the nineteenth century, Oxford 2007, S. 25–39.
Reichwein, Sabine: Die Litfaßsäule. Die 125jährige Geschichte eines Straßenmöbels aus Berlin, Berlin 1980.
Rendell, J.: Displaying sexuality. Gendered identities and the early nineteenth-century street, in: Fyfe, N. (Hg.): Images of the city. Planning, identity and control in public space, London/New York 1998, S. 75–91 = Rendell 1998a.
Rendell, J.: West-end rambling. Gender and architectural space in London 1800–1830, in: Leisure studies 17, 1998, S. 108–122 = Rendell 1998b.
Rennes, Juliettte: Métiers de rue. Observer le travail et le genre à Paris en 1900, Paris 2022.
Richards, Thomas: The commodity culture of Victorian England. Advertising and spectacle, 1851–1914, Stanford, CA 1990.
Roche, Daniel: Histoire des choses banales. Naissance de la société de consommation, XVIIIe–XIXe siècle, Paris 1997.
Rodriguez-Lores, Juan: »Gerade oder krumme Straßen?«. Zu den irrationalen Ursprüngen des modernen Städtebaus, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hg.): Stadterweiterungen 1800–1975. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland, Hamburg 1983, S. 101–134.
Rogers, Nicholas: »The Gordon Riots«. Crowds, culture and politics in Georgian Britain. Oxford 1998.
Roncayolo, Marcel: D'Haussmann à nos jours, in: Bergeron, Louis (Hg.): Paris. Génèse d'un paysage, Paris 1989, S. 217–291.
Roob, Alexander: John Thomas Smith and the Invention of Investigative Social Reportage I: Real Views 2014, nicht paginiert, https://meltonpriorinstitut.org/content/en/john-thomas-smith-and-the-invention-of-investigative-social-reportage-ii-real-views-by-alexander-roob/ [09.09.2025]
Rooney, David: Keeping pedestrians in their place. Technologies of segregation in East London, in: Mackintosh, Phillip/Dennis, Richard/Holdsworth, Deryck (Hg.): Architectures of hurry. Mobilities, cities and modernity, London 2020, S. 120–136.
Rosa, Hartmut: Beschleunigung und Entfremdung. Entwurf einer kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit, Berlin ^{5}2016.
Rostaing, Aurélia: Le faubourg Poissonnière, in: Le Moël, Michel: L'Urbanisme parisien au siècle des Lumières, Paris 1997, S. 179–188.
Roundell, James: Thomas Shotter Boys. 1803–1874, London 1974.
Roussel, Christiane: Embellir. La fabrique de la ville, in: Rimaud, Yohan/Frelin-Castigny, Vir-

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

ginie (Hg.): Le Beau siècle. La vie artistique à Besançon. De la conquête à la Révolution (1674–1792), Paris 2022, S. 93–101.
Roussel-Leriche, Françoise/Pętkowska Le Roux, Marie (Hg.): Le témoin méconnu. Pierre-Antoine Demachy 1723–1807, Ausstellungskatalog, Paris 2013.
Roussier, Marianne: Le Voyage aux ruines de Paris. Un topos érudit, fantaisiste et satirique dans la fiction d'anticipation aux XIXème et XXème siècles, in: Belphégor 17, 2019, https://doi.org/10.4000/belphegor.1953.
Ruiz, Alain: Deutsche Reisebeschreibungen über Frankreich im Zeitalter der Französischen Revolution (1789–1799). Ein Überblick, in: Maçzak, Antoni/Teuteberg, Hans Jürgen (Hg.): Reiseberichte als Quellen europäischer Kulturgeschichte. Aufgaben und Möglichkeiten der historischen Reiseforschung, Wolfenbüttel 1982, S. 229–225.
Rykwert, Joseph/Rykwert, Anne: Robert and James Adam. Die Künstler und ihr Stil, Stuttgart 1987.
Saalman, Howard: Haussmann. Paris transformed, New York 1971.
Saboya, Marc: Presse et architecture au XIXe siècle. César Daly et la Revue générale de l'architecture et des travaux publics, Paris 1991.
Saint, Andrew: Survey of London, Bd. 53. Oxford Street, London/New Haven, CT 2020.
Sangster, Matthew: Transformation and specialization in London and its topography, in: Journal of Victorian Culture 22, 2017, S. 317–328.
Sargentson, Carolyn: Merchants and luxury markets. The marchands merciers of eighteenth-century Paris, London 1996.
Sarmant, Thierry: Paris en devantures. Collection du musée Carnavalet, Paris 2011.
Scalzo, Julia: Street Architecture. Nineteenth-century urban buildings and the British architectural profession, Diss. Toronto 2000.
Scalzo, Julia: All a matter of taste. The problem of Victorian and Edwardian shop fronts, in: Journal of the Society of Architectural Historians 68, 2009, S. 52–73.
Schädel, Dieter: Städtebau und Wohnungswesen in Hamburg. Eine Fallstudie zur Geschichte des Staatseingriffs zum Umbau und zur Sanierung der Stadt Hamburg unter besonderer Berücksichtigung des Wohnungswesens in der Zeit vom Großen Brand 1842 bis zum Ende der Weimarer Republik, Hamburg 1991.
Schädel, Dieter (Hg.): Wie das Kunstwerk Hamburg entstand. Von Wimmel bis Schumacher. Hamburger Stadtbaumeister von 1841–1933, Ebenhausen 2006.
Schadendorf, Wulf (Hg.): Beiträge zur Rezeption der Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts, München 1975.
Schaper, Rainer Michael: Der gläserne Himmel. Die Passagen des 19. Jahrhunderts als Sujet der Literatur, Frankfurt a. M. 1988.
Schiavo, Laura Burd: From phantom image to perfect vision. Physiological optics, commercial photography, and the popularization of the stereoscope, in: Gitelman, Lisa/Pingree, Geoffroy B. (Hg.): New Media, 1740–1915, Cambridge, MA 2008, S. 113–138.
Schivelbusch, Wolfgang: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert [1977], Frankfurt a. M. 2000.
Schivelbusch, Wolfgang: Lichtblick. Zur Geschichte der künstlichen Helligkeit im 19. Jahrhundert [1983], Frankfurt a. M. 2004.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Schlör, Joachim: Nachts in der großen Stadt. Paris, Berlin, London 1840–1930, München 1991.
Schmandt, Peter: Armenhaus und Obdachlosenasyl in der englischen Graphik und Malerei (1830–1880), Marburg 1991.
Schmid, Christian: Stadt, Raum und Gesellschaft. Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes, Stuttgart 2005.
Schmidt, Anja: Augsburger Ansichten. Die Darstellung der Stadt in der Druckgraphik des 15. bis 18. Jahrhunderts, Augsburg 2000.
Schnapp, Alain: Die Entdeckung der Vergangenheit. Ursprünge und Abenteuer der Archäologie [franz. 1993], Stuttgart 2009.
Schnapp, Alain: Une histoire universelle des ruines. Des origines aux lumières, Paris 2020.
Schubert, Dirk: Von der »äußeren« zur »inneren« Stadterweiterung. Zur Sanierung der Altstadt Nord und zu Planung und Bau der Mönckebergstraße in Hamburg, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hg.): Stadt-Umbau. Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik, Basel 1995, S. 191–211.
Schubert, Dirk: Stadterneuerung in London und Hamburg. Eine Stadtbaugeschichte zwischen Modernisierung und Disziplinierung, Braunschweig 1997.
Schumacher, Fritz: Wie das Kunstwerk Hamburg nach dem großen Brande entstand. Ein Beitrag zur Geschichte des Städtebaus [1917], ²1969.
Schütte, Ulrich: Sicherheitsarchitekturen und Raumkonzepte in der Frühen Neuzeit, in: Saeculum 2018, S. 89–136.
Schwartz, Vanessa R.: La photographie et la rue parisienne, in: Mellenthin, Paul/Osadtschy, Olga (Hg.): Belichtungszeit. Fotografien aus der Sammlung Ruth und Peter Herzog, Basel 2020, S. 292–301.
Schwarz, L. D.: Social class and social geography. The middle classes in London at the end of the eighteenth century, in: Social History 7, 1982, S. 67–185.
Schwarz, L. D.: London in the age of industrialisation. Entrepreneurs, labour force and living conditions, 1700–1850, Cambridge 1992.
Searle, Mark: Turnpikes and toll-bars, special introduction by the Right Hon. the Earl of Birkenhead with 12 coloured plates & 515 other illustrations, 2 Bde., London 1930.
Sennett, Richard: Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds [1991], Berlin 2009.
Sennett, Richard: Die offene Stadt. Eine Ethik des Bauens und Bewohnens, Berlin 2018.
Sharpe, Pamela: ›Cheapness and economy‹. Manufacturing and retailing ready-made clothing in London and Essex, 1830–1850, in: Textile History 26, 1995, S. 203–213.
Sheppard, F. H. W.: Survey of London, Bd. 27. Spitalfields and Mile End New Town, London 1957, British History Online https://www.british-history.ac.uk/survey-london/vol27/pp226-236 [04.01.2025].
Shesgreen, Sean: Images of the outcast. The urban poor in the Cries of London, Manchester 2002.
Simmons, Jack: Image of the train. The Victorian era, Bradford 1993.
Skilton, David: Tourists at the ruins of London. The Metropolis and the struggle for Empire, in: Cercles 17, 2007, S. 93–119.
Skilton, David: Gustave Doré's London/Londres. Empire and post-imperial ruin, in: Word & image 30, 2014, S. 225–237.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Slater, Terry R./Pinto, Sandra M. G. (Hg.): Building regulations and urban form, 1200–1900, London/New York 2018.
Sloboda, Stacey: St. Martin's Lane. Neighborhood as art world, in: Journal18, 15, Cities, 2023, https://www.journal18.org/6712.
Smiles, Samuel: Eye witness. Artists and visual documentation in Britain. 1770–1830, Aldershot 2000.
Smith, Greg: Thomas Girtin. The art of watercolour, Ausstellungskatalog London 2002.
Smith, Woodruff C.: Consumption and the making of respectability. 1600–1800, London 2002.
Smyth, Patricia: Place and space in nineteenth-century. Representations of Old London. The thieves' house on West Street, in: Journal of Victorian Culture 20, 2021, S. 1–27.
Sölch, Brigitte/Kossel, Elmar (Hg.): Platz-Architekturen. Kontinuität und Wandel öffentlicher Stadträume vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart, Berlin/München 2018.
Souchon, Cécile: Philibert Vasserot (1773–1840), auteur des atlas des quartiers de Paris, in: Bourillon, Florence/Clergeot, Pierre/Vivier, Nadine (Hg.): De l'estime au cadastre en Europe. Les systèmes cadastraux aux XIXe et XXe siècles, Vincennes 2009, S. 253–275.
St. Clair, William: The reading nation in the Romantic period, Cambridge 2004.
Stafford, Barbara/Terpak, Frances (Hg.): Devices of wonder. From the world in a box to images on a screen, Los Angeles, CA 2001.
Steinhauser, Monika: Charles Meryon, Paris um 1850. Zeichnungen, Radierungen, Photographien. Zur Ausstellung in Frankfurt und Hamburg, in: Kunstchronik 29, 1976, S. 74–85.
Stieber, Nancy: Stanford Anderson (1934–2016), in: Journal of the Society of Architectural Historians 76, 2017, S. 10–12.
Stierle, Karlheinz: Der Mythos von Paris. Zeichen und Bewusstsein der Stadt, München 1993.
Stobart, Jon: Shopping streets as social space. Leisure, consumerism and improvement in an eighteenth-century county town, in: Urban History 21, 1981, S. 3–21.
Stobart, Jon: Roundtable. Walking tours and street views in the 1830s, in: Journal of Victorian Culture 22, 2017, S. 354–361.
Stobart, Jon/Hann, Andrew/Morgan, Victoria: Spaces of consumption. Leisure and shopping in the English town, 1680–1830, London 2007.
Strachan, John: Advertising and satirical culture in the Romantic period, Cambridge 2007.
Strohmaier, Paul: Bauformen der Geschichte. Ruinenlektüren im Umfeld der Französischen Revolution (Gibbon, Volney, Chateaubriand), in: Lombardi, Giulia/Oberto, Simona, Strohmaier, Paul (Hg.): Ästhetik und Poetik der Ruinen. Rekonstruktion – Imagination – Gedächtnis, Berlin 2022, S. 117–140.
Studeny, Christophe: L'invention de la vitesse. France, XVIIIe–XXe siècle, Paris 1995.
Summerson, John: John Nash. Architect to King George IV, London ²1949.
Summerson, John: The Victorian rebuilding of the City of London, in: The London Journal 3, 1977, S. 163–185.
Summerson, John: Georgian London [1945, mehrere weitere Ausgaben], New Haven, CT 2003.
Sutcliffe, Anthony: The autumn of central Paris. The defeat of town planning 1850–1970, London 1970.
Sutcliffe, Anthony: Planung und Entwicklung der Großstädte in England und Frankreich

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

von 1850 bis 1875 und ihre Einflüsse auf Deutschland, in: Fehl, Gerhard/Rodriguez-Lores, Juan (Hg.): Stadterweiterungen 1800–1975. Von den Anfängen des modernen Städtebaus in Deutschland, Hamburg 1983, S. 35–53.

Swenson, Alicia: The Rise of heritage. Preserving the past in France, Germany and England, 1789–1914, Cambridge 2013.

Szambien, Werner: De la rue des Colonnes à la rue de Rivoli, Paris 1992.

Tantner, Anton: Die Hausnummer. Eine Geschichte von Ordnung und Unordnung, Marburg 2007.

Tartakowsky, Danielle: Les manifestations de rue en France 1918–1968, Paris 1997. DOI : 10.4000/books.psorbonne.62302.

Tartakowsky, Danielle (Hg.): Histoire de la rue. De l'antiquité à nos jours, Paris 2022.

Térade, Annie: Le Boulevard Malesherbes, ou la longue durée d'un tracé haussmannien, in: Huet, Bernard (Hg.): Paris. Formes urbaines et architectures, Paris 1998, S. 29–44.

Térade, Annie: L'élaboration du plan d'un ›nouveau quartier‹ sous la Restauration. Aménagement urbain et spéculation privée, in: Lambert-Bresson, Michèle/Térade, Annie (Hg.): Villes françaises au XIXe siècle. Aménagement, extension et embellissement, Paris 2002, S. 93–107.

Tétart-Vittu, Françoise: »Le Magasin des Grâces«. Architecture, décor et montre de la boutique de modes et nouveautés dans la première moitié du XIXe siècle, in: Coquery, Natacha (Hg.): La boutique et la ville. Commerces, commerçants, espaces et clientèles, XVIe–XXe siècle, Tours 2003, S. 295–314.

Thalamy, Anne: Réflexions sur l'habitat aux XVIIIe et XIXe siècles, in: Béguin, François (Hg.): Politiques de l'habitat (1800–1850), Paris 1977, S. 7–72.

Thézy, Marie de: Histoire du mobilier urbain parisien du second Empire à nos jours, Paris 1976.

Thézy, Marie de: Marville, Paris 1994.

Thompson, Victoria Elizabeth: The virtuous marketplace. Women and men, money and politics in Paris 1830–1870, Baltimore 2000.

Thompson, Victoria Elizabeth: Telling »spatial stories«. Urban space and bourgeois identity in early nineteenth-century Paris, in: The Journal of Modern History 75, 2003, S. 523–556.

Tilly, Charles: Popular contention in Great Britain, Cambridge, MA 1995.

Tulard, Jean: Paris et son administration 1800–1890, Paris 1976.

Twyman, Michael: Advertising takes shape. Changing methods of production 1800 to 1939, in: Lambert, Julie Anne (Hg.): The art of advertising, Oxford 2020, S. 10–42.

Tyack, Geoffrey: James Pennethorne and London street improvements, 1838–1855, in: The London Journal 15, 1990, S. 38–56.

Tyack, Geoffrey: Sir James Pennethorne and the making of Victorian London, London 1993.

Van Laak, Dirk: Auf den Hochstraßen des Weltwirtschaftsverkehrs. Zur europäischen Ideologie der ›Erschließung‹ im ausgehenden 19. Jahrhundert, in: Comparativ. Zeitschrift für Globalgeschichte und vergleichende Gesellschaftsforschung 19, 2009, S. 104–126.

Van Laak, Dirk: Vom Lebensraum zum Leitungsweg. Die Stadtstraße als soziale Arena, in: Flitner, Michael/Lossau, Julia/Müller, Anna-Lisa (Hg.): Infrastrukturen der Stadt, Wiesbaden 2017, S. 145–162.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Van Laak, Dirk: Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft. Geschichte und Zukunft der Infrastruktur, Frankfurt a. M. 2018.

Van Suchtelen, Ariane/Wheelock, Arthur K. (Hg.): Malerische Winkel – weite Horizonte. Holländische Stadtansichten des goldenen Zeitalters von Vermeer bis Jan Steen, Ausstellungskatalog Den Haag, Washington, Stuttgart 2008.

Van Zanten, David: Designing Paris. The architecture of Duban, Labrouste, Duc, and Vaudoyer, Cambridge, MA 1987.

Van Zanten, David: Building Paris. Architectural institutions and the transformation of the French capital 1830–1870, Cambridge 1994.

Vidler, Anthony: The scenes of the street. Transformations in ideal and reality, 1750–1871, in: Anderson, Stanford (Hg.): On Streets, Cambridge, MA ²1986, S. 16–127; auch in: Vidler, Anthony: The scenes of the street and other essays, New York ³2011, S. 16–129.

Wagner, Monika: Privatisierung von Kunst und Natur im öffentlichen Raum. Die Plazas von Manhattan, in: Häußermann, Hartmut/Siebel, Walter (Hg.): New York – Strukturen einer Metropole, Frankfurt a. M. 1993, S. 286–298.

Walsh, Claire: Shop design and the display of goods in eighteenth-century London, in: Journal of Design History 8, 1995, S. 157–176.

Walsh, Claire: The newness of the department store. A view from the eighteenth century, in: Crossick, Geoffrey/Jaumain, Serge (Hg.): Cathedrals of consumption. The European department store, 1850–1939, Aldershot 1999, S. 46–71.

Walsh, Claire: The advertising and marketing of consumer goods in eighteenth-century London, in: Wischermann, Clemens/Shore, Elliot (Hg.): Advertising and the European city. Historical perspectives, Aldershot 2000, S. 79–95.

Walsh, Claire: Shopping et tourisme. L'attrait des boutiques parisiennes au XVIIIe siècle, in: Coquery, Natacha (Hg.): La boutique et la ville. Commerces, commerçants, espaces et clientèles XVIe–XXe siècles, Tours 2003, S. 223–237.

Walsh, Claire: Stalls, bulks, shops and long-term change in seventeenth- and eighteenth-century England, in: Furnée, Jan Hein/Lesger, Clé (Hg.): The landscape of consumption. Shopping streets and cultures in Western Europe, 1600–1900, Basingstoke 2014, S. 37–56.

Warneken, Bernd Jürgen (Hg.): Massenmedium Straße. Zur Kulturgeschichte der Demonstrationen, Frankfurt a. M. 1991.

Waters, Catherine: Serialising London in ›Twice Round the Clock‹. Metropolitan travel writing at mid-century, in: Marshall, Gail (Hg): Nineteenth-century literature in transition. The 1850s, Cambridge 2025, S. 113–135.

Watkin, David: The English vision. The picturesque in architecture, landscape and garden, London 1982.

Watts, Sydney: Meat matters. Butchers, politics, and market culture in eighteenth-century Paris, Rochester 2006.

Weicherding, Sabine: »Il faut ruiner un palais pour en faire un objet d'intérêt« (Diderot). Bilder der Zerstörung – Hubert Roberts (1733–1808) künstlerische Auseinandersetzung mit der Stadt Paris, Diss. Ms. Bochum, 2001.

Weinhauer, Klaus/Ellerbrock, Dagmar (Hg.): Stadt, Raum und Gewalt, Themenheft, in: Informationen zur Stadtgeschichte, 2/2013.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Weinreb, Ben/Hilbert, Christopher/Keay, Julia/Keay, John (Hg.): The London encyclopaedia, London 2008, London [3]2010.
Werner, Michael/Zimmermann, Bénédicte: Vergleich, Transfer, Verflechtung. Der Ansatz der Histoire croisée und die Herausforderung des Transnationalen, in: Geschichte und Gesellschaft 28, 2002, S. 607–636.
Wescher, Paul: Etienne Jeaurat and the French eighteenth-century »Genre de Mœurs«, in: The art quarterly 32, 1969, S. 153–165.
White, Jerry: London in the nineteenth century. A human awful wonder of God, London 2007.
Whyte, William H.: Social life of small urban places, Film, 58', Produzent: Municipal Art Society of New York, 1980 (https://www.youtube.com/watch?v=5QkJkT3M-Us [22.06.2025]).
Whyte, William H.: Social life of small urban places, Washington, DC/New York 1980.
Wiebel, Christiane: Einführung, in: Aquatinta oder »Die Kunst mit dem Pinsel in Kupfer zu stechen«, Ausstellungskatalog Coburg, München 2007, S. 13–24.
Wiedemann, Conrad (Hg.): Rom – Paris – London. Erfahrung und Selbsterfahrung deutscher Schriftsteller und Künstler in den fremden Metropolen, Stuttgart 1988.
Wilcox, Scott: Erfindung und Entwicklung des Panoramas in Großbritannien, in: Plessen, Marie Louise von (Hg.): Sehsucht, Frankfurt am Main [u.a.], 1993, S. 28–35.
Willesme, Jean-Pierre: Mémoire du vieux Paris. Léon Leymonnerye, Paris 1993.
Williams, Gwyn A.: Artisans and sans-culottes. Popular movements in France and Britain during the French Revolution [1968], London [2]1989.
Wilson, Elizabeth: The sphinx in the city. Urban life, the control of disorder, and women, Berkeley, CA 1992.
Wilson, Paul Austin: The image of Chigi Rome. G. B. Falda's Il nuovo teatro, in: Architectura 26, 1996, S. 33–46.
Winter, James: London's teeming streets, 1830–1914, London 1993.
Wischermann, Clemens: Placing advertising in the modern cultural history of the city, in: Wischermann, Clemens/Shore, Elliott (Hg.): Advertising and the European city. Historical perspectives, Aldershot 2000, S. 1–31.
Wolf, Joke de: Paris and Brussels represented in the photographs of Charles Marville and Ghémar Frères, in: Depth of Field 2, 2012, nicht paginiert, https://depthoffield.universiteitleiden.nl/0201a04/ [24.04.2024].
Wolf, Joke de: Paris on display. Marville's photographs at the Universal Exhibition, in: Kennel, Sarah (Hg.): Charles Marville, photographer of Paris, Washington 2013, S. 209–219.
Wolf, Joke de: Le Nouveau Paris. Charles Marville photographs the city transformation, Amsterdam 2017.
Wolf, Joke de: »Documents, vues et reproductions«. Parisian photographs as administrative viewing tool, in: Haug, Steffen/Wedekind, Gregor: Die Stadt und ihre Bildmedien. Das Paris des 19. Jahrhunderts, Paderborn 2018, S. 73–91.
Wolff, Michael/Fox, Celina: Pictures from the magazines, in: Dyos, Harold James/Wolff, Michael (Hg.): The Victorian city, London 1973, 2 Bde., Bd. 2, S. 559–582.
Woods, Alan: Doré's London. Art and evidence, in: Art history 1, 1978, S. 341–359.
Wrigley, Richard: Between the street and the salon. Parisian shop signs and the spaces of professionalism in the eighteenth and early nineteenth centuries, in: The Oxford Art Journal 21, 1998, S. 43–67.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Wrigley, Richard: The revolutionary origins of the flâneur, in: Journal18, 15, Cities, 2023, https://www.journal18.org/6771.

Yablon, Nick: »A Curious Epitome of the Life of the City«. New York, Broadway, and the evolution of the longitudinal view, in: Journal of Urban History 44, 2018, S. 953–984.

Young, Ken/Garside, Patricia L.: Metropolitan London. Politics and urban change, 1837–1901, London 1982.

Zeitler, Kurt: Wege durch Rom. Druckgraphische Veduten aus drei Jahrhunderten, München 1999.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

9. Abbildungsnachweis

Allan Cash Picture Library/Alamy: Nr. 94
Amsterdam, Rijksmuseum, Inv. Nr. RP-P-OB-41.312,77, RP-F-F05510, RP-P-2010-230, RP-P-2010-227, RP-F-1996-66: Nr. 12, 37, 98, 99, 103
Archiv der Verfasserin: Nr. 77, 89, 93, 97, 110, 114, 131, 147, 152, 160
Berlin, Staatsbibliothek, Sign. 2"@Ad 2478-14: Nr. 128
Cleveland, The Cleveland –Museum of Art, Gift of Mrs. Ralph Perkins in memory of Coburn Haskell 1946.10.b, q, r, t, v, w, 1946.36.20, Dudley P. Allen Fund, Inv. Nr. 1950.219.10: Nr. 3, 18, 25–28, 55, 107
Florilegius/Alamy: Nr. 104
Hamburg, Staatsarchiv, Sign. 720-1_388-15, 720-1_131-04_AL_: Nr. 115–117
London, British Library, Sign. 12354.bb.12.: Nr. 150, 151
London, British Museum, Inv. Nr. 1862,0614.118, 1862,0614.92, 1857,0520.444, 1862,0614.13, 1862,0614.18, 1862,0614.5, 1862-0614-746, 1868,0822.1547, 1872,0608.260, 1872-0511-74, 1874,0314.433, 1880,0911.551, 1880,0911.754, 1880,0911.905, 1880,1113.1580, 1880,1113.1581, 1880,1113.2094.4, 1880,1113.2756, 1880,1113.3299, 1880,1113.3850.1, 1880,1113.3871, 1880,1113.3872, 1880,1113.4166, 1880,1113.4202, 1900,1231.5645, 1904,0819.797, 1935,0522.10.183, 1938,0519.1, 1979,0407.16.30, Heal,Topography.87, Heal,Topography.244, Heal,Topography.250, Heal,Topography.312, Heal,Topography.358, Nn,7.36.10: Nr. 2, 9–11, 16, 21, 23, 24, 38, 40–45, 47–49, 54, 68, 75, 94, 95, 105, 108, 109, 121–125, 127, 156, 168, 177
London, Science Museum Group, Inv. Nr. 1978-349/1, 1990-7202: Nr. 51, 52
Los Angeles, The J. Paul Getty Museum, Inv. Nr. 84.XP.1411.3, 84.XC.873.9924: Nr. 36, 129
München, Bayerische Staatsbibliothek, Sign. A.civ. 76 h-2, Gall.sp. 203 m, Gall.sp. 203 y, 2 Per. 15f, 2 Per. 11 m-53: Nr. 31, 33–35, 71, 104, 119, 120, 153, 154, 165, 166, 172, 174–176, 178, 179
München, Bayerische Staatsgemäldesammlungen, Inv. Nr. HUW 15: Nr. 57
New York, Columbia University, Avery Library, Sign. AA6220: Nr. 126
Paris, Archives nationales, Sign. N/III/Seine/236, CP/E//424, folio 385: Nr. 88, 111
Paris, Bibliothèque de l'Hôtel de Ville, Sign. 0-RES-012: Nr. 63, 64, © BHVP / Roger-Viollet, © Henri Le Secq /BHVP / Roger-Viollet
Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, Sign. Ms 3357, Ms. 3358, f. 291 Réserve, B 1503b: Nr. 65, 146 (nach Pinon 2012)
Paris, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, © BHVP / Roger-Viollet Sign. B 831b, Ms. 1783: Nr. 92, Nr. 101, 148
Paris, Bibliothèque nationale de France, Sign. EF-84-FOL, GE B-1897, GE C-1906, GE C-6988, GE D-1455, GE D-6802, FOL-HA-58, FOL-HA-82, FOL-LC2-1549, FOL-LC2-2943, 4-LI3-165 (1), GR FOL-LK7-6467 (2), LK7-15496, RESERVE QB-370 (98)-FT4, RESERVE FOL-VE-53 (D), RESERVE FOL-VE-53 (F), PET FOL-VE-59 (A,2), PET FOL-VF-13, Nr. 16/17, SMITH LESOUEF S-2767, RESERVE ZF-425-FOL, 8-Z LE SENNE-4740, 8-Z LE SENNE-4769 (2), 8-Z LE SENNE-5658: Nr. 7, 8, 14, 19, 29, 58, 59, 62, 67, 69, 70, 73, 74, 76, 79, 80, 82, 83–85, 87, 90, 91, 100, 130, 139, 147, 159, 163, 164, 167, 173

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Paris, Musée Carnavalet, Histoire de Paris, Inv. Nr. D.6045, D.6148, D.6174, D.5868BIS, G.3563, G.3565, G.8553, G.14038, G.14056, G.14123, G 24463, G.27890, G.28396, G.30134, P2080, PH763, PH 908, PH938, PH9422, PH12494, PH31253, PH58258, PH81769, PH81921, PH82942, ohne Sign.: Nr. 4, 15, 30, 32, 39, 56, 60, 61, 66, 72, 78, 81, 102, 112, 113, 132–134, 136–138, 144, 145, 149, 158, 161, 162, 169–171, 180

Paris, Musée Carnavalet, Histoire de Paris, Inv. Nr. D.6148, Nr. 86: © Musée Carnavalet / Roger-Viollet

Potsdam, Stiftung Preußische Schlösser und Gärten Berlin-Brandenburg, Inv. Nr. GK l 1295: Nr. 17

Princeton University Library, Marquand Library, Sign. NA7346.N78q, Special Collections–Rare Books, Sign. NC1130.U35f., fol. 44: Nr. 6, Nr. 141, 142

Waddesdon Manor, Inv. Nr. 3686.2.44.109: Nr. 135

Wien, Österreichische Nationalbibliothek, Sign. 393100-C.D: Nr. 143

Wien, Technische Universität, Universitätsbibliothek, Sign. 10345 III, Nr. 118

Yale Center for British Art, Sign. Folio A 2014 78, B1977.14.15219, B1977.14.16231, B1977.14.16661, B1977.14.17779, B1977.14.19087, B1977.14.20216, B1998.14.1252: Nr. 1, 5, 13, 20, 22, 46, 50, 53

Zürich, ETH-Bibliothek, Sign. Rar 9893: Nr. 140

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

10. Dank

Umfangreiche Themen können nur mit der Unterstützung und dem Rat zahlreicher Personen behandelt und publiziert werden. Das Buch entstand im Transregio-Sonderforschungsbereich 138 Dynamiken der Sicherheit. Ungezählte Anregungen, über die gesamte Laufzeit der Förderung durch die Deutsche Forschungsgemeinschaft, stammen aus Pausengesprächen und anderen informellen Begegnungen mit Kolleginnen und Kollegen. Der DFG sei für die Förderung des gesamten Projekts über insgesamt zwölf Jahre gedankt. Mit Godehard Janzing unternahm ich einen langen und vergnüglichen Spaziergang durch mehrere Quartiers der Pariser Rive droite und durch das Musée Carnavalet; ihm sei dafür und für viele Beobachtungen sehr herzlich gedankt. Ausschnitte aus den ersten Kapiteln konnte ich auf mehreren Kolloquien und auf Einladung zu Vorträgen vorstellen, so im Dortmunder Institut für Zeitungsforschung, im Zentralinstitut für Kunstgeschichte, München, im Institut für Kunstgeschichte der Universität Mainz, auf dem Deutschen Kongress für Kunstgeschichte in Erlangen und im Deutschen Forum für Kunstgeschichte. Den Organisatoren und Organisatorinnen sowie dem interessierten Publikum gilt mein herzlicher Dank. Lea Grosser half bei der Auswertung britischer Architekturzeitschriften. Teile des Textes lasen in unterschiedlichen Stadien der Entstehung Hannah Budowsky, Angelika Fricke und Jasmin Kolkwitz. Wenn es immer noch Fehler gibt und ich nicht allen Hinweisen folgen konnte, so bitte ich um Nachsicht; in jedem Fall haben diese den Text besser gemacht – ganz herzlichen Dank dafür! Für die immer freundliche, immer schnelle und professionelle Hilfe bei der Publikation danke ich sehr herzlich den Mitarbeiterinnen des Böhlau-Verlags in Wien und des Projektmanagements in Köln.

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0

Publikation im Sinne der CC-Lizenz BY 4.0
https://doi.org/10.7767/9783205223955 | CC BY 4.0