

Straatsburg: ooit een betwiste grensstad in een verscheurd Europa

BEN DE PATER

Eeuwenlang was Straatsburg een immense vestingstad. Vauban bouwde er vanaf 1682 zijn vestingwerken in opdracht van de Franse Zonnekoning. Twee eeuwen later legden de Duitsers er hun verdedigingslijnes aan. In de geschiedenis van de stad weerspiegelt zich de Europese loop der historie.



In 2009 is het zestig jaar geleden dat de in 1949 opgerichte Raad van Europa haar domicilie kreeg in Straatsburg. De keuze voor deze locatie was weloverwogen. Eeuwenlang stond de stad symbool voor de strijd tussen de twee grootste continentale machten van Europa: Frankrijk en Duitsland. De stad was afwisselend in handen van Duitsers (tot 1682), Fransen (tussen 1682 en 1870), Duitsers (1871-1918), Fransen (1919-1939), Duitsers (1940-1944) en wederom Fransen (vanaf 1945). De stad lag en ligt niet alleen tussen twee landen, maar ook tussen twee talen (Romaans en Germaans) en na de Reformatie tussen twee godsdiensten (katholiek en protestants), met alle spanningen van dien. In het naoorlogse Europa moest de keuze van Straatsburg als vestigingsplaats voor de Raad van Europa onderstrepen dat het verleden was overwonnen en een verenigd Europa de toekomst had – ook in Straatsburg. De komst nadien van het Europarlement bevestigde haar nieuwe rol als verbindende stad.

Over Straatsburg als symbool van samenwerking is in de Bijzondere Collecties van de Universiteitsbibliotheek Utrecht weinig te vinden, maar over haar positie als grensstad des te meer. De rijkste bron uit deze collecties is *Strassburg und seine Bauten*, een prachtwerk uit 1894 (AA qu 173). Maar ook kaarten en reisgidsen, aanwezig in respectievelijk de kaartenzaal en de geografiecollectie van de Universiteitsbibliotheek, zijn onmisbaar voor wie de stadsontwikkeling wil bestuderen.

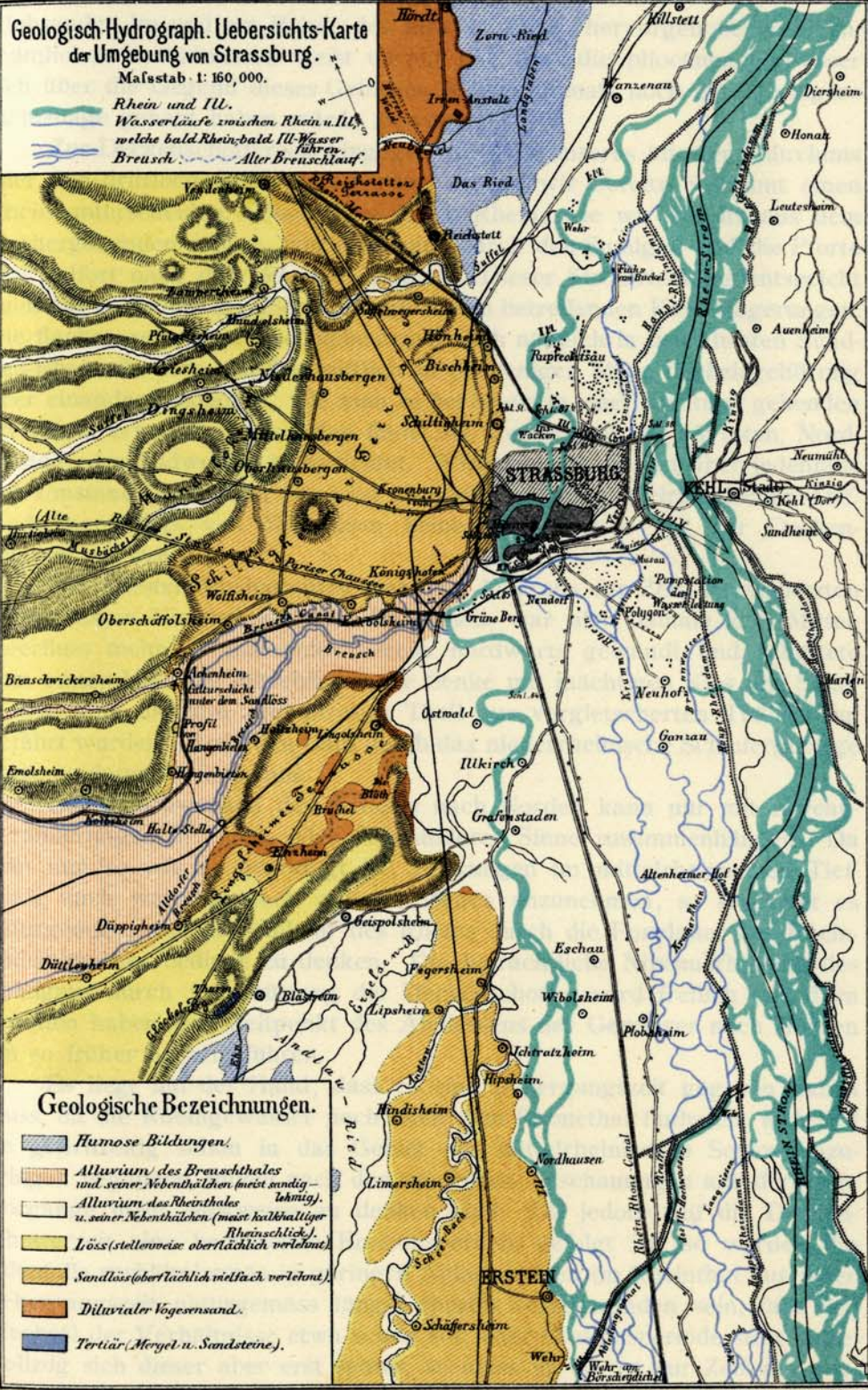
Duitse stad tot 1682

De oudste kaarten van Straatsburg dateren uit de zestiende eeuw. De stad is dan al vele eeuwen oud;

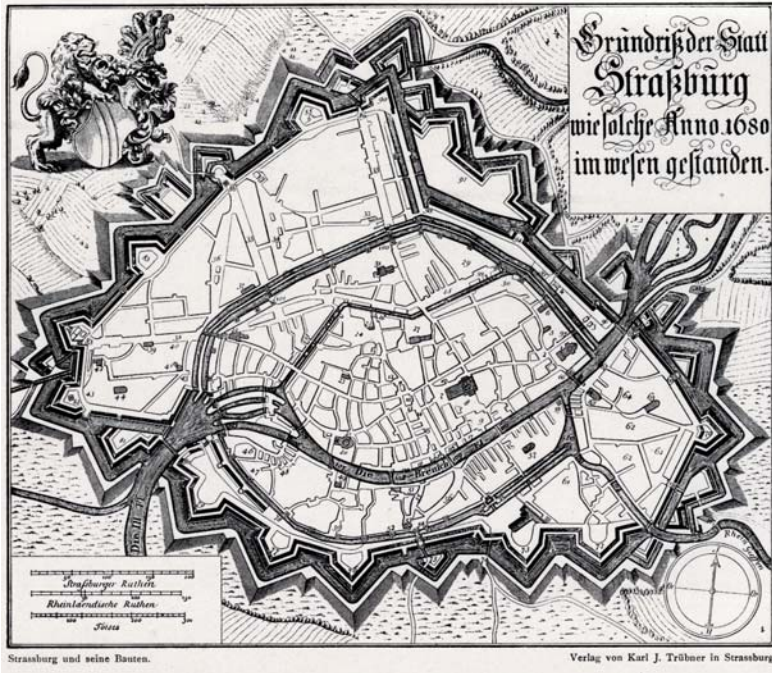
als zoveel steden langs of in de buurt van de Rijn heeft ze een Romeinse oorsprong. Na de ineenstorting van het Romeinse rijk, verviel ook de stad. De groei begon weer in de middeleeuwen. Rond 1100 werd begonnen met de kathedraal, waarvan de toren in 1439 werd voltooid. Ze zou, 142 meter hoog, meer dan 500 jaar het hoogste gebouw van Europa blijven. De stad breidde zich uit tot 1440; pas ver in de negentiende eeuw zal wederom groei optreden.

De welvaart van de stad was te danken aan zowel de vruchtbare grond in haar omgeving als aan haar strategische ligging op handelsroutes. De eerste transportas was uiteraard de Rijn, die voor een noord-zuidverbinding zorgde. Straatsburg lag op enkele kilometers afstand van de Rijn. Afbeelding 1 laat die locatie prachtig zien, evenals de Ill, de zijrivier waaraan de stad ligt en die verder noordwaarts in de Rijn uitkomt. Schepen laadden in Straatsburg graan en wijn, vanaf de zeventiende eeuw ook tabak, uit de Elzas in om ze via de Ill en Rijn naar elders te brengen. Ook vervoerden ze goederen die over de Alpenpassen uit Italië waren gearriveerd verder noordwaarts, richting Rijnland en de Lage Landen. Daarnaast was er een oost-weststroom: sinds 1388 lag er een brug over de Rijn, zodat handel kon plaatsvinden tussen Franse en Duitse steden. Veel aangevoerde goederen werden aangeboden op de beroemde jaarmarkten, die de stad sinds 1336 organiseerde.

In de zestiende eeuw beleefde Straatsburg haar grootste bloei. In 1529 bekende ze zich tot het lutherse geloof. In de Münster werden voortaan protestantse diensten gehouden. De stad ontwikkelde zich tot een bolwerk van verlicht protestantisme en humanisme. In 1568 kwam er een voorloper van de universiteit, die in 1621 tot een echte universiteit werd verheven. Hoewel het precieze aantal inwoners



◀ 1
 Straatsburg, Ill en Rijn, op een reconstructiekaart uit Strassburg und Seine Bauten, 1894 (Utrecht UB, AA qu 173). De Rijn was in 1894 al gekanaliseerd (de loop ervan is aangegeven), maar de kaart toont nog haar natuurlijke bedding.



2 ▲ Straatsburg in 1680, nog in Duits bezit. Bron: Strassburg und Seine Bauten, 1894 (Utrecht UB, AA qu 173).

niet bekend is, moet dat rond 1550 zo'n 30.000 tot 40.000 zijn geweest. Straatsburg was één van de grote Duitse steden.

De neergang begon aan het einde van de zestiende eeuw. Lokale oorlogen tussen de stad en de bisschop die het omliggende gebied in handen had – hij was tot 1261 ook heerser over stad, maar werd toen de stad uitgejaagd; voortaan was de stad in handen van rijke kooplieden, gilden en lokale adel – en vervolgens de Dertigjarige Oorlog berokkenen de stad grote schade. De periode van oorlog werd in 1648 afgesloten met de Vrede van Westfalen. De stad had toen nog maar ongeveer 25.000 inwoners.

Stad van de Franse koning: 1682–1789

Na 1648 is van een aanhoudende opbloei van de Straatsburgse economie geen sprake. De stad lijkt gebukt te gaan onder de oprukkende Fransen. Uiteindelijk valt in 1681 het doek: na de Elzas wordt nu ook Straatsburg ingelijfd in het koninkrijk van Lodewijk XIV. Na sinds 1262 een vrije stad te zijn geweest (onder een zeer lichte protectie van de Duitse keizer), wordt de stad nu eigendom van de Zonnekoning. Hoewel ze een deel van haar autonomie mag behouden (de stad krijgt een uitzonderingspositie in Frankrijk: zo is naast het Frans het Duits toegestaan en wordt vrijheid van godsdienst beloofd), wordt ze toch Frans. Het eigen stadsleger verdwijnt, een Frans garnizoen komt. Er mag geen eigen munt meer worden geslagen; de Münster

wordt weer ingericht voor rooms-katholieke diensten. De rooms-katholieke bevolking, in de zestiende eeuw een minderheid geworden in Straatsburg, groeit weer en zal in de loop van de achttiende eeuw de meerderheid krijgen. Het bestuur komt in handen van Franse zetbazen, die vanaf 1740 zetelen in het nieuwe Château de Rohan, naast de kathedraal: een heus stadspaleis. De modes in Parijs krijgen meer en meer navolging in Straatsburg.

Het eerste dat Lodewijk XIV doet na de inname is zijn vestingbouwer Vauban opdracht te geven de stad te omgeven met uitgebreide vestingwerken. Afbeelding 2 laat de stad zien in 1680, toen de stad nog nét Duits was, afbeelding 3 de stad met Vaubans fortificaties. Bij de Rijn komt een citadel die de stad, de brug over de rivier en de scheepvaart moet beschermen. Op de oostoever, in Kehl, bouwt Vauban ook een vesting, maar die moeten de Fransen bij de Vrede van Rijswijk (1697) teruggeven aan de Duitsers. Die vesting zal in 1815 worden gesloopt (afbeelding 4).

Het belangrijkste onderdeel van Vaubans vestingwerken, dat tegenwoordig nog in volle glorie bestaat, is de Barrage Vauban. De barrage moest voorkomen dat vijanden op boten stroomafwaarts de Ill afvarend gemakkelijk de stad konden benaderen. Sluiting van de barrage betekende dat de Ill niet meer kon afwateren en het gebied ten zuiden van de stad onder water kwam te staan: een inundatietactiek die ook in Nederland is toegepast.

In de achttiende eeuw drukken de Fransen meer en meer een stevig stempel op de gebouwde omgeving van de stad zelf: de overheersende bouwstijl wordt de Franse (lees Parijse), met leien daken, mansardes, smeedijzeren balkonnetjes en dergelijke. Het Château de Rohan bijvoorbeeld is een klein Versailles, gebouwd door Franse ambachtslui. De bevolking groeit niet snel maar wel gestaag: het aantal inwoners is in 1726 35.000, in 1789 – het revolutiejaar – 50.000.

Straatsburg als departementshoofdstad: 1789–1870

In de Franse Revolutie verliest de koning niet alleen zijn hoofd maar ook zijn steden: Straatsburg wordt een departementshoofdstad en zal dat tot 1871 blijven. Verdacht van Duitse en lutherse sympathieën wordt de universiteit gesloten.

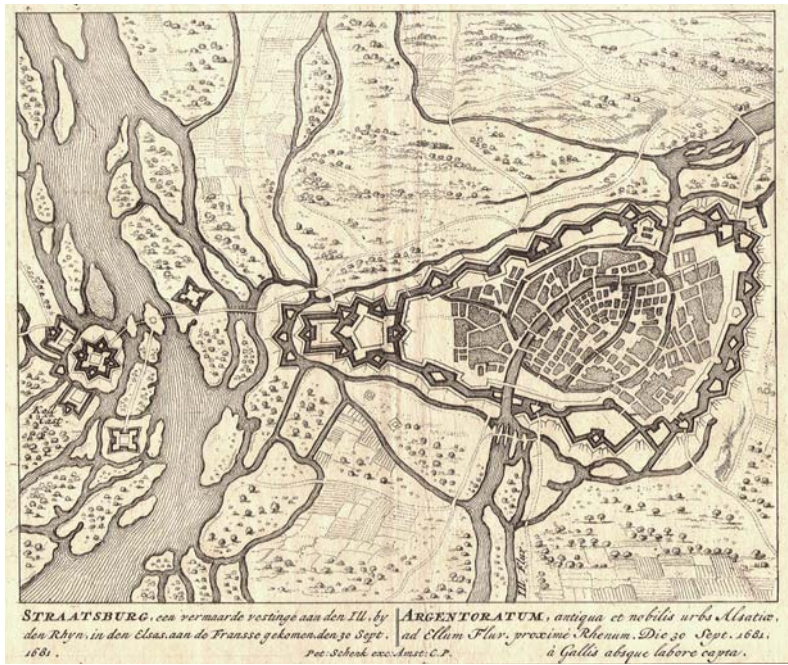
In de negentiende eeuw blijft Straatsburg primair een handelsstad en wordt geen industriestad. Dankzij nieuwe kanalen wordt ze verbonden met andere Franse rivieren en dus ook steden (zoals Lyon en Parijs). Zowel het Canal de la Marne au Rhin (1853) en het Canal du Rhône au Rhin (1834)

begint (eindigt zo men wil) in Straatsburg. Afbeelding 4 laat linksboven een ouder kanaal zien dat bovenstrooms van de stad in de Ill uitkomt. De kaart, uit 1828, toont nog (net als afbeelding 1) de oorspronkelijke vlechtende Rijn. Twee dunne lijnen geven de contouren aan van de Rijn, zoals deze eruit zal zien als ze tussen Basel en Mannheim is rechtgetrokken, gekanaliseerd en genormaliseerd. Dat project, begonnen in 1817 door Johann Gottfried Tulla, zal een einde aan overstromingen maken en de bevaarbaarheid verbeteren (de vaargeul wordt dieper, maar door de toegenomen stroomsnelheid is het stroomopwaarts varen geen sinecure). Het project is mogelijk omdat aan de oostoever, in Duitsland, eindelijk dankzij Napoleon één politiek territorium ligt (namelijk Baden) en geen lappendeken meer (Napoleon bracht het aantal politieke eenheden in Duitsland terug van ongeveer 300 naar veertig). Dankzij deze eenwording kunnen tussen Baden en Frankrijk afspraken worden gemaakt over de Rijnnormalisering. Ook wordt besloten de Rijnvaart vrij te maken, en geleidelijk allerlei oude protectiemaatregelen te schrappen.

In 1841 krijgt Straatsburg haar eerste spoorlijn, naar Basel. Een kwart eeuw later ligt ze in een netwerk van spoorwegen, ook richting Duitsland (in 1861 wordt parallel aan de reeds bestaande houten brug voor landverkeer een spoorbrug over de Rijn gelegd). In 1852 komt er een elektrische telegraaf met Parijs. In 1858 heeft ze 68.000 inwoners, in 1876 94.000. Ze neemt daarmee (net als in de achttiende en twintigste eeuw) ongeveer een tiende plaats in op de lijst met Franse steden, gerangschikt naar inwonertal.

Straatsburg wederom Duits: 1870-1918

Wie de hoofdstukken over Straatsburg in oude reisgidsen doorleest, proeft de emoties als het Duitse beleg van 1870 aan de orde komt. Afbeelding 5 laat de belegerde stad zien. Het deel *Vosges, Lorraine, Alsace* (1922) van *Les guides bleus* prijst de 'heroïsche energie' waarmee haar inwoners de 'verschrikkingen' van het bijna twee maanden durende beleg doorstaan en de beschietingen van de Duitsers – er worden 193.722 projectielen op de stad afgeschoten, aldus de gids – weerstaan. Uiteindelijk moet de stad met haar kleine garnizoen (18.000 manschappen) zich overgeven; de Duitse overmacht (met 60.000 manschappen) is te groot. Maar aan de moed van de Fransen heeft het niet gelegen. De Duitse Baedeker is in *Die Rheinlande, Schwarzwald, Vogesen* (1912) veel zakelijker: op 30 september 1681 werd de stad door de Franse koning bezet, op 27 september 1870 gaf de



3 ▲ Straatsburg uitgebreid met vestingwerken door Vauban. Het zuiden ligt boven (Utrecht UB, KAART: Moll 702).

◀ 4 Straatsburg en de directe omgeving in 1828, op de Topographische Karte des Rheinstromes und seiner beiderseitigen Ufer [...] door het Bureau der Grossherzoglich Badischen Rhein-gränz-Berichtigungs Commission in Callsruhe (Utrecht UB, KAART: *VIII*.E.a.21).

stad zich over aan de Duitsers, en op 10 mei 1871 werd de stad weer officieel een onderdeel van het Duitse Rijk. Wat ooit verloren ging, is weer terug in handen van de rechtmatige bezitter.

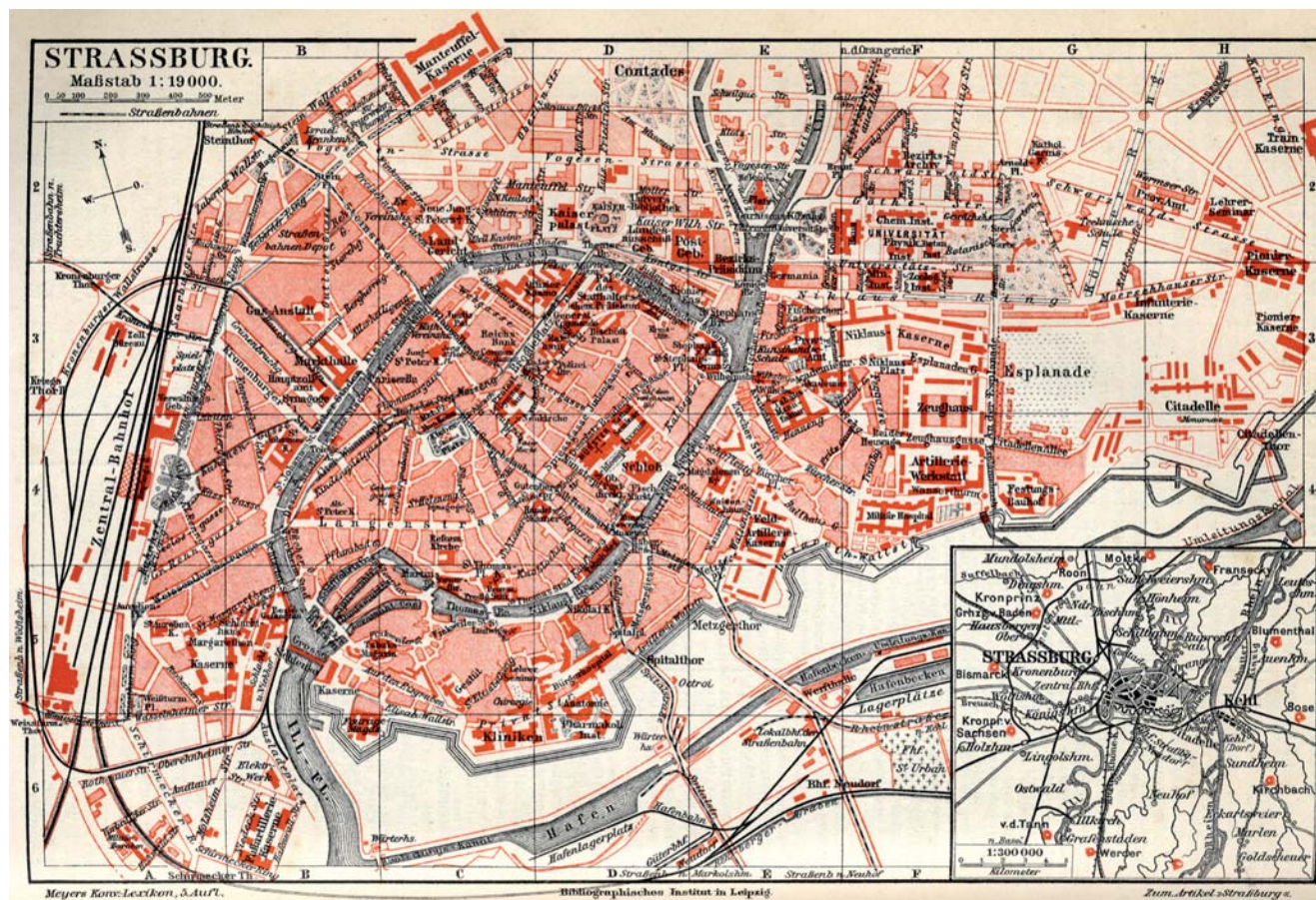
Ze wordt uitgeroepen tot de hoofdstad van Reichsland Elsass-Lothringen, het gebied dat de Fransen in 1871 moesten afstaan aan de zegevierende Duitsers. Een nieuwe hoofdstad verdient ook een nieuw machtscentrum, dat de Duitsers vanaf onge-

5 ▶ Straatsburg in 1870, belegerd door de Duitsers. Bron: Strassburg und Seine Bauten, 1894 (Utrecht UB, AA qu 173).



Fig. 71. Die Belagerung von Strassburg im Jahre 1870.

6 ▼ Straatsburg met aan de noordzijde de Neustadt in aanleg. Uit: Meyers Konversations-Lexikon, 1897.



veer 1880 bouwen in het noorden, direct aansluitend op de oude stad. Deze Neustadt in aanleg is zichtbaar in afbeelding 6. Het ontwerp daarvoor, van stadsbouwmeester Johann Gottfried Conrath, wordt in 1878 goedgekeurd. De Neustadt moet grandeur uitstralen. Middelpunt wordt de Kaiserplatz (na 1919 Place de la République), die in één rechte lijn ligt met de toren van de Münsterkathedraal, de Kaiser Friedrich Strasse (nu: Avenue de la Paix) en een nieuwe stadspoort: Schiltigheimer Thor. Die poort is er één van verscheidene in een nieuw aangelegde Duitse omwalling, die op ruime afstand de stad omcirkelt. Inmiddels is het bereik van het moderne geschut zo groot, dat die afstand wel omvangrijk moet zijn – vergelijk de Stelling van Amsterdam die in dezelfde tijd wordt aangelegd in Holland om de hoofdstad te beschermen. Loodrecht op deze rechte lijn loopt, vanuit de Kaiserplatz, een tweede boulevard, de Kaiser Wilhelm Strasse, die het Kaiserpalast aan de Kaiserplatz verbindt met het hoofdgebouw van de heropgerichte universiteit, die, het zal niet verrassen, de Kaiser Wilhelm Universität heet. Parallel aan de Kaiser Wilhelmstrasse komt de lange rechte Vogesen Strasse die overgaat in de Schwarzwald Strasse, een boulevard ten behoeve van het verkeer.

In de Neustadt komen pronkgebouwen van Wilhelmische snit. Het Kaiserpalast (nu Palais de Rhin) is geïnspireerd op renaissancepaleizen uit het Florence van de Medici. Majestueus zijn ook het hoofdgebouw van universiteit, bibliotheek, postkantoor en regionaal parlamentsgebouw. Tevens verrijzen er kazernes, garnizoenskerken en woningen van Duitse nieuwkomers, zoals professoren, bestuurders en officieren. Hoe groot het garnizoen is dat in de stad is gelegerd blijkt uit de volkstelling van 1890: 109.700 inwoners exclusief soldaten, 123.500 inclusief soldaten.

Ook buiten de Neustadt zijn er veranderingen, al zijn dat eerder uitingen van modernisering dan van verduitsing. Zo worden vaarverbindingen met de Rijn verbeterd, komen er waterleiding en rio-lering, en worden de binnenvaarthavens aan de Rijn uitgebreid (vervoer van kolen per schip wordt belangrijk – het is de tijd dat Duitsland snel industrialiseert; rondom de havens zal in de loop der tijd een flinke industrie ontstaan, waaronder raffinaderijen). In 1878 wordt het oude kopstation (gelegen op de plek van de Markthalle, afbeelding 6) gesloopt en vervangen door het huidige station op een locatie die doorgaande lijnen toestaat. De grote ovalen Bahnhof Platz voor het station is ook een Duitse schepping.

Vanaf 1919

Als Duitsland de Eerste Wereldoorlog verliest, komt Elzas-Lotharingen weer in Franse handen, inclusief Straatsburg. Alle in de Duitse tijd aangelegde straten krijgen goede Franse namen, en de grote gebouwen in de Neustadt worden door de Fransen overgenomen en van nieuwe functies voorzien.

Nog een keer komen de Duitsers terug, in 1940. De bevolking is eerder al – in de herfst van 1939 – geëvacueerd: de Fransen zien de oorlog aankomen en vertrouwen niet op de stedelijke vestingwerken maar op hun Maginotlinie die tien jaar eerder was aangelegd van de Noordzeekust tot de Alpen.

De nieuwe eigenaren bedenken onmiddellijk plannen om de stad verder uit te breiden volgens de stedenbouwkundige en architectonische principes van Albert Speer, Hitlers eigen architect. De plannen voor Straatsburg lijken sprekend op die van Germania, zoals Berlijn zal gaan heten na de Duitse eindoverwinning. Alleen de schaal is beduidend kleiner. Toch worden hier ook zichtassen ingetekend, brede boulevards waarlangs het goed marcheren is, grote rotondes: imponeerarchitectuur. Uiteraard komt van al deze plannen weinig terecht. De geallieerden bombarderen Straatsburg en bevrijden haar in november 1944. Vijf jaar later vergadert de Raad van Europa in de stad. Dat de stad in een hoog tempo zou uitgroeien tot een symbool van samenwerking: het is een ontwikkeling, waarvan de inwoners van Straatsburg – gewend aan oorlog, geweld en bezettingen – in 1944 nog niet durfden dromen.

Literatuur

- Architekten- und Ingenieur-Verein für Elsass-Lotharingen (Hrsg.), *Strassburg und seine Bauten* (Strassburg, 1894).
- Chassignet, Daniel, 'Strasbourg, a Main Cultural Centre and a European City on the Upper Rhine'. In: Heinz Heineberg et al. (Hrsg.), *The Rhine Valley. Urban, Harbour and Industrial Development and Environment Problems* (Leipzig 1996), p. 205-212.
- Ford, Franklin L., *Strasbourg in Transition, 1648-1789* (Cambridge Mass., 1958).
- Goossens, Modest (red.), *Elzas en Vogezes. Een driedaagse excursie* (Leuven, 1999).
- Voigt, Wolfgang, *Planifier et construire dans les territoires annexés. Architectes allemands en Alsace de 1940 à 1944* (Strassburg, 2008).