

SERGEJ G. FEDOROV

## Wilhelm von Traitteur. Ein badischer Baumeister als Neuerer in der russischen Architektur 1814-1832

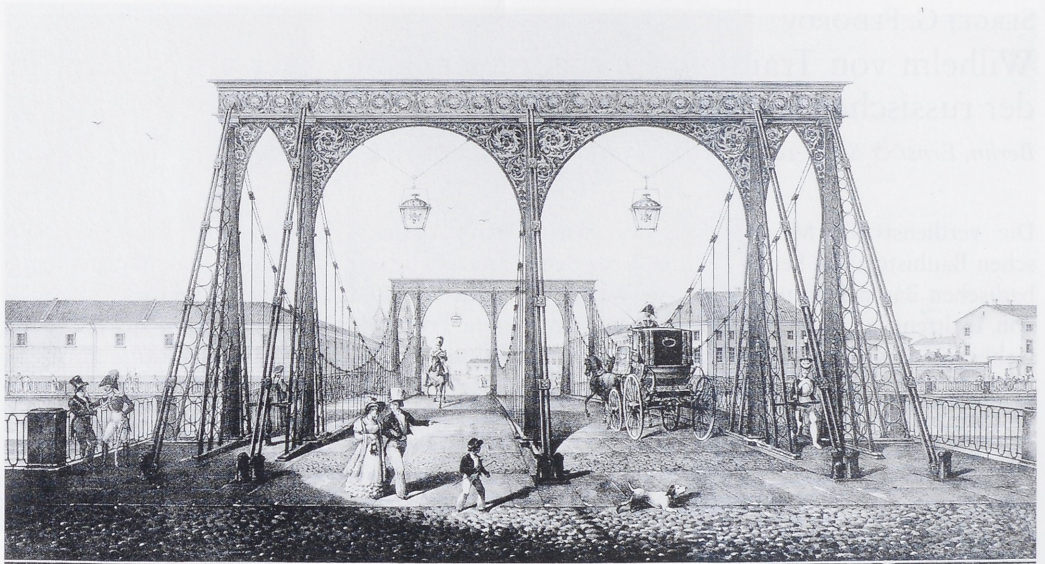
Berlin, Ernst & Sohn 2000. 331 S., 231 Abb. ISBN 3-433-01255-5

Die verdienstvolle Monographie des russischen Bauhistorikers Sergej Fedorov über den badischen Baumeister und Ingenieur Wilhelm von Traitteur in russischen Diensten ist einem bisher so gut wie unerforschten Thema gewidmet (vgl. Thieme-Becker Bd. 33, Leipzig 1939, S. 342; zuletzt S. G. Fedorov, *Der badische Ingenieur Wilhelm von Traitteur als Architekt russischer Eisenkonstruktionen, eine Einführung in die Biographie* (Materialien zu Bauforschung und Baugeschichte, 4; Karlsruhe, Inst. f. Baugeschichte d. Univ. 1992, Russ. u. Dt.). Im Sinne des Untertitels behandelt Fedorov mit Traitteurs Lebenswerk zugleich die Entwicklung der deutsch-russischen Beziehungen im Bauwesen in der 1. Hälfte des 19. Jh.s. In einem Zeitraum von etwa 15 Jahren wurde unter Zar Alexander I. das 1809 gegründete russische Ingenieurkorps der Verkehrswege zu einer hochqualifizierten Institution ausgebaut, die sich nach den napoleonischen Kriegen auch zunehmend der zivilen Angelegenheiten des Reiches und seiner Hauptstädte St. Petersburg und Moskau annehmen sollte. Unter der wenig aussagenden Bezeichnung »Amt für Verkehrswege« verbirgt sich die weitgespannte Tätigkeit einer internationalen Arbeitsgemeinschaft vom Chaussee- und Brückenbau bis zu den Regulierungen der Wasserstraßen oder Kanalschachtungen zum Umleiten der Flußarme im St. Petersburger Nevadelta. Auch städtebauliche Aufgaben gab es zu bewältigen. Hauptsächlich unter französischen, deutschen und zunehmend russischen Ingenieuren ist in einer begrenzten Zeit, die seit 1826 auch in die Herrschaftsperiode des Zaren Nikolaus I. hineinreicht, unglaublich viel geleistet worden. Zunächst unter der Leitung von Generalleut-

nant Augustin de Bétancourt, dann seit 1822 unter Herzog Alexander von Württemberg hatte Traitteur technische und architektonische Projekte zu bearbeiten und gilt vor allem mit seinen Brückenbauten als Avantgardist der Eisenkonstruktionen. Außerdem war er Mitbegründer der Lithographie in Rußland, die er dann selbst für die Publikation seiner Entwürfe zu nutzen verstand (Abb. 1).

Die Arbeit von Fedorov ist keine biographische Abhandlung. Sie folgt also nicht den Lebensdaten, um dann nach Jahren die einzelnen Bauten zeitlich geordnet zu beschreiben. Das wäre auch kaum möglich, da sich nach 1822 Traitteurs Tätigkeit dermaßen erweiterte, daß sich Planungen und Bauausführungen überschneiden. Vieles mußte gleichzeitig erledigt werden. So hat Fedorov seine Monographie nach Projekten gegliedert. Zuerst aber geht er einleitend auf die Quellenlage ein, auf den bisherigen Bekanntheitsgrad von Traitteur, Verwechslungen infolge falscher Namensschreibung und fehlerhafte Zuordnungen in der bau- oder kunsthistorischen Literatur. Er erinnert als historische Voraussetzung der deutsch-russischen Beziehungen an die dynastischen Verflechtungen zwischen dem Hause Baden und dem St. Petersburger Kaiserhof. Es folgt eine knapp gehaltene Beschreibung der ersten Schritte Traitteurs in seiner beruflichen Laufbahn.

1788 in Mannheim als Sproß der hochangesehenen kurpfälzischen Familie geboren, entschließt Traitteur sich zum Beruf des Ingenieurs. Nach einem Studienaufenthalt von fast vier Jahren in Frankreich kehrt er in seine Heimat zurück und versucht zunächst im badischen Staatsdienst unterzukommen. Die dafür notwendige Prüfung aber zerschlägt diesen Wunsch.



*Vue perspective du pont en chaînes de Panteleimon.*

Abb. 1 St. Petersburg, Panteleimon-Brücke über die Fontanka. Traitteur, 1823/24. Blick vom Sommergarten (Traitteur, *Plans, profils, vues perspectives et détails des ponts en chaînes exécutés à Saint-Petersbourg...*, Taf. 5, Lithographie von Karl Begrov nach Vorlage Traitteurs)

Von 59 Fragen kann Traitteur kaum die Hälfte beantworten. Noch lange wird er sich mit Verbitterung an sein Desaster erinnern. Er ahnte damals nicht, daß ihm dadurch erst der Weg in das Rußland Alexanders I. gewiesen wurde mit Möglichkeiten, die ihm die Heimat niemals hätte bieten können. Fedorov aber fragt sich, und mit ihm der Leser dieser hier schon spannenden Berichterstattung, warum der später so erfolgreiche Traitteur in dieser Prüfung so schlecht abgeschnitten haben könnte. War er ungenügend vorbereitet? Hat die Lehrzeit in Frankreich ihm zu wenig mitgegeben, so daß er einseitig ausgebildet und ohne richtige Selbsteinschätzung sich zu früh diesem Ingenieurexamen unterzog?

Als Kaiser Alexander I. für sein neues »Corps der Verkehrswegeingenieure« Mitarbeiter sucht, wird Traitteur Anfang 1814 dennoch in den Kreis der Mitarbeiter aufgenommen. Wie das zustande kam, bleibt leider nach der Quellenlage unklar. Die verwandtschaftlichen Verbindungen der Herrscherhäuser durch die Heirat Alexanders I. mit der Prinzessin Luise Maria Auguste von Baden könnten dabei hilfreich gewesen sein. Außerdem hielt sich der russische Kaiser während der napoleonischen Kriege des öfteren in Karlsruhe auf. Traitteur verläßt das Großherzogtum und wird Offizier in russischen Diensten. Mit seiner Tätigkeit in St. Petersburg beginnt zugleich seine eigentliche Lehrzeit unter dem überaus fähigen Generaldirektor Augustin de Bétancourt. Fedorov schildert sehr detailliert die Arbeitsatmosphäre, den Aufgabenbereich und die mitunter kontroversen Diskussionen um die beste Lösung eines Problems. Traitteur ist dabei ein hartnäckiger Verfechter seiner Ideen, vergreift sich mitunter im Ton, muß deshalb von seinem Vorgesetzten ermahnt werden und scheint sich dennoch in vielen Fällen durchgesetzt zu haben. All das geht aus den Protokollnotizen hervor, die Fedorov mit gründlicher Quellenforschung in den St. Petersburger Archiven

dungen der Herrscherhäuser durch die Heirat Alexanders I. mit der Prinzessin Luise Maria Auguste von Baden könnten dabei hilfreich gewesen sein. Außerdem hielt sich der russische Kaiser während der napoleonischen Kriege des öfteren in Karlsruhe auf. Traitteur verläßt das Großherzogtum und wird Offizier in russischen Diensten. Mit seiner Tätigkeit in St. Petersburg beginnt zugleich seine eigentliche Lehrzeit unter dem überaus fähigen Generaldirektor Augustin de Bétancourt. Fedorov schildert sehr detailliert die Arbeitsatmosphäre, den Aufgabenbereich und die mitunter kontroversen Diskussionen um die beste Lösung eines Problems. Traitteur ist dabei ein hartnäckiger Verfechter seiner Ideen, vergreift sich mitunter im Ton, muß deshalb von seinem Vorgesetzten ermahnt werden und scheint sich dennoch in vielen Fällen durchgesetzt zu haben. All das geht aus den Protokollnotizen hervor, die Fedorov mit gründlicher Quellenforschung in den St. Petersburger Archiven



**POINT ÉGYPTIEN À ST. PÉTERSBOURG**  
 projeté et exécuté sous la Direction de S. A. R. Monseigneur le Duc Alexandre de Wurtemberg.

Abb. 2 St. Petersburg, Ägyptische Brücke über die Fontanka. Traitteur, 1825/26. Lithographie von G. Kraus, vor 1832 (Wiebeking, *Mémoire sur les ponts suspendus en chaînes...*, Frontispiz)

zusammengetragen hat. Durch diese Berichte wird uns auch der Mensch Traitteur bekannt, und mit ihm gleichermaßen die übrigen Persönlichkeiten des russischen Corps der Verkehrswege.

Ab hier behandelt das Buch die einzelnen Projekte der Arbeitsgruppe um Bétancourt. Dazu gehören weitgespannte Holzkonstruktionen, die anfangs noch nicht von Traitteur entwickelt, wohl aber bei der Bauausführung überwacht wurden, vor allem die Moskauer Exerzierhalle mit fast 50 m Spannweite und die Isaaks-Brücke über die Neva in St. Petersburg. Dann kommen Architekturprojekte hinzu. Traitteur wird für Entwurfsaufgaben herangezogen, und wenn es sich auch nicht um repräsentative Staatsbauten handeln sollte, hat er sich dennoch als Ingenieur mit der Baukunst auseinanderzusetzen. Aus seiner Hand

geht die Gebäudegruppe für die Herstellung von Staatspapieren hervor, ein großer Komplex an der Fontanka, der mit dem von ihm gleichfalls ausgeführten Projekt der Konduktorschule am Ismailovski-Platz ein städtebauliches Traitteur-Ensemble ergeben sollte. Seit 1820 nehmen ihn dann zusätzlich die Arbeiten an der für Rußland so wichtigen Chaussée von St. Petersburg nach Moskau in Anspruch; nach eigenen Konstruktionsplänen entstehen Bogenbrücken in Holz und Stein, die nicht nur nach praktischen Gesichtspunkten möglichst materialsparend entwickelt werden. Traitteur versucht, mit ihnen ein größeres Umfeld zu gestalten, Akzente zu setzen, die Umgebung in seine Überlegungen mit einzubeziehen, denn er begreift den gesamten Chausséebau als einen empfindlichen Eingriff in die Landschaft, auf die in Planung und Ausführung all

der notwendigen Bauten Rücksicht zu nehmen ist.

Schließlich behandelt der Verfasser Traitteurs Hauptwerk in der kaiserlichen Residenz, die eleganten Hängebrücken von 1823-26 über Fontanka, Mojka und Katharinen-Kanal. Ausführlich beschreibt er den Planungsvorgang, die mit jedem Bau verbesserte Konstruktion und die architektonische Gestalt. Der Gesamteindruck der Brücken und ihr Erscheinungsbild im städtebaulichen Ensemble gibt ihnen einen architektonisch besonderen Wert (*Abb. 1 u. 2*). Traitteur war ein erfindungsreicher Ingenieur und auch hier ein kreativer Gestalter mit empfindsamem Gespür für größere Zusammenhänge (*Abb. 3*). Auch wenn er sich bei seinen Gebäuden nicht freientfalten konnte und der Petersburger Stilausrichtung der Rossi-Zeit folgte, entwarf er doch straff gegliederte Fassaden mit guten Proportionen. Seine Vorliebe für Graphik und seine Bemühungen um die Verbesserung der Drucktechnik gingen wahrscheinlich aus dem Wunsch hervor, seine Projekte als romantische Bildkompositionen mit ihrer Umgebung darzustellen (*Abb. 1*). Hier und in seinen vier lithographischen Alben hat er sich vermutlich an Schinkels *Sammlung Architektonischer Entwürfe* orientiert.

Verfolgt man die so vielseitige Tätigkeit Traitteurs mit all den begleitenden Diskussionen und Begutachtungen durch Kommissionen und Kollegen, so erweist sich der kurzgefaßte Lebenslauf mit den wichtigsten Daten und Rangstufen seiner Laufbahn im Anhang des Buches als nützlich. In den Beschreibungen der Bauten und Projekte begegnet der Ingenieur als Major, dann als Oberst, dann wieder in einer weniger hohen Stellung. Er setzt sich kritisch mit den Musterbrücken des Generalmajors Bazaine auseinander, und die Frage legt sich nahe, wer nun in diesem militärisch organisierten Corps mehr oder weniger zu sagen hatte: die fachliche Kompetenz oder der Rang als Offizier? Wie dem auch sei: Traitteur muß das besondere Vertrauen seiner Direktoren

besessen haben, vor allem auch unter dem Nachfolger Betancourts, Herzog Alexander von Württemberg, der ebenfalls ein glänzender Organisator und Kenner der Ingenieurbaukunst gewesen sein muß.

Als Generalmajor schied Traitteur schließlich aus dem russischen Dienst und kehrte 1832 nach Baden zurück. Die Gründe für seine Demission kann Fedorov nur vermuten. Gesundheitliche Probleme werden genannt, und Kaiser Nikolaus I. stimmt dem Entlassungsgesuch ohne Einwände zu. Es fällt aber auf, daß sich insgesamt die international zusammengesetzte Arbeitsgemeinschaft des Ingenieurkorps aufzulösen begann. Die ausscheidenden Offiziere meist französischer Herkunft wurden durch russische ersetzt. Auch der Herzog von Württemberg stellte 1833 sein Amt zur Verfügung. Das politische Klima unter Nikolaus I. hatte sich verändert, und mit Beginn der 30er Jahre wurde die Offenheit gegenüber westeuropäisch-liberalen Einflüssen vor allem in der Armee erheblich eingeschränkt.

Traitteur blieb zunächst noch ein korrespondierendes Mitglied des Corps und belieferte es von Baden aus mit Berichten über Erfindungen und lehrreiche Projekte. Aber ihm selbst war es nicht mehr vergönnt, eine größere Aufgabe in Angriff zu nehmen. Seine Vorschläge zum Hafenneubau in Mannheim oder zur Trassenplanung der badischen Eisenbahn werden kritisiert und schließlich kaum beachtet. Zuletzt beschäftigt er sich mit der Landwirtschaft, um das Land nach den Revolutionsjahren von 1848/49 vor einer drohenden Hungersnot zu bewahren. Eine viel zu breit angelegte Publikation, ein Handbuch für die intensive Nutzung der Landwirtschaft, kann er aber nicht mehr vollenden und beschließt 1859 in Mannheim sein von Verdiensten und Enttäuschungen begleitetes Leben in der Stadt seiner Geburt.

In einem zusammenfassenden Kapitel über die technische und architektonische Bedeutung der Bauten unternimmt Fedorov eine Bewertung des vielseitig begabten Ingenieurs. Dies

Abb. 3  
Die Tierfiguren der  
Fußgängerbrücken  
Traitteurs nach  
Entwürfen des  
Bildhauers P. P. Sokolov:  
Greifen-Brücke über den  
Katharinen-Kanal in St.  
Petersburg, 1825/26  
(Photo um 1900)



ist notwendig, da zuvor schon in der stilistischen Einordnung die Begriffe »Spätklassizismus« oder »Frühromantik« gebraucht wurden und wir uns aus westeuropäischer Sicht nach der Richtigkeit dieser angewandten Definitionen fragen müssen. Wieso löst die eine Formensprache die andere ab? An Schinkel orientiert, sehen wir in »unserer« Baukunst keine zeitliche Abfolge. Beides findet sich nebeneinander und durchzieht in unterschiedlichen Ausprägungen das Lebenswerk auch anderer deutscher Architekten. Was bedeutet überhaupt das Wort »Spätklassizismus«, und wie ist diese Stilbezeichnung im gesamteuropäischen Rahmen zu fassen oder gar zu datieren? Traitteurs Tätigkeit fällt hauptsächlich in die 20er Jahre, eine Zeit, die etwa mit Schinkel klassizistische Bauten und Projekte entstehen ließ, die wir nicht als Spätwerke dieser Richtung bezeichnen würden. Es ist die Blüte einer romantisch-hellenischen Renaissance, die mit den Idealentwürfen für Athen und Orianda, schließlich auch mit Klenzes Eremitage in St. Petersburg Höhepunkte erreichte.

Doch die Phasen in Rußland müssen wohl anders unterschieden werden. Der Frühklassizismus unter Katharina II. ist von jenem nach

den napoleonischen Kriegen zu unterscheiden. Und in dieser späteren Zeit unter Alexander I. war Carlo Rossi mit seinem einheitlich geprägten Monumentalklassizismus so dominierend, daß andere Tendenzen sich kaum durchsetzen konnten. Traitteur versuchte dennoch, mit dem neuen Baumaterial Eisen eine besondere Formensprache zu finden. Fedorov bezeichnet sie als »romantisch«. Damit ist nicht allein der Rückgriff auf gotisierendes oder altägyptisches Dekor gemeint. Hier zeigt sich die romantische Haltung mit dem filigranen Gitterwerk der »Pylonen«, dem zarten Gespinst der Kettenkonstruktion, der Tiefenstaffelung hintereinander abfolgender Schichten, die durchschaut und dann durchschritten werden können.

Mit der Fülle an Informationen durch das so reichlich zusammengetragene Archivmaterial entstand eine mit Spannung zu lesende Monographie, die stets die nachgewiesenen oder vermuteten Kontakte zwischen Rußland und den westeuropäischen Staaten im Auge hat. Das flüssig und lebendig mit vertiefenden Anmerkungen geschriebene Buch wurde in russischer Sprache verfaßt. Die deutsche Übersetzung von Doris Schwarz ist vorzüglich gelungen, auch wenn es dabei zu einigen kleinen Mißver-

ständnissen kam. Die »Leibgarde des Kavalleriejägersregiments« und das »Kavalleriegrenadierregiment« lassen nicht nur den Kenner der altrussischen Armee und speziell der Gardetruppen etwas schmunzeln. Aus der Umgangssprache wurden etwas zu häufig die Vokabeln »erstellen« und »praktisch« übernommen – praktisch als Füllwort auch dort, wo es sich durchaus nicht um praktische Lösungen handelt. Aber das sind belanglose Kleinigkeiten, die den Wert des Buches nicht mindern.

Der Brückenschlag zwischen Westeuropa und dem russischen Reich war in diesen Generationen intensiver, als die neuere westliche Forschung wegen der bekannten politischen und Sprachbarrieren zur Kenntnis genommen hat. Hier ist an einen zehn Jahre älteren Architekten zu erinnern, dessen Karriere in vieler Hinsicht mit jener Traitteurs vergleichbar ist: Carl Ludwig Engel (1778-1840). Der Eleve der Berliner Bauakademie, 1809 Stadtarchitekt von Reval, studierte 1814/15 die St. Petersburger Ausprägung des Klassizismus am Ort und zog durch Entwürfe die Aufmerksamkeit des Zaren auf sich. In Finnland, seit kurzem russischer Vasallenstaat (autonomes Großfürstentum) mit der Hauptstadt Helsinki, machte er ab 1816 Karriere und wurde 1824 Intendant der öffentlichen Bauten des Landes.

Durch ihn setzte sich – ganz im Sinne der zaristischen Kulturpolitik – der Petersburger Stil in Finnland durch. Die besonderen Herausforderungen seines Wirkungskreises regten auch ihn zu beeindruckender Vielseitigkeit an: er schuf lutherische und orthodoxe Kirchen, öffentliche und private Bauten aller Art, urbanistische Großplanungen wie die zum Wiederaufbau der 1827 brandzerstörten Stadt Åbo/Turku, dazu bautechnische Publikationen (z. B.: *Anleitung zum Bau des Russischen Stubenofens...*, Berlin 1821). Und auch er war lange, wenn auch nicht so drastisch wie Traitteur, von der westlichen Forschung vernachlässigt (vgl. *Dictionary of Art* Bd. 10, 1996, S. 217-20; wesentliche Präzisierung brachte die unter Leitung von Henrik Lilius erarbeitete Ausstellung *Carl Ludvig Engel*, Helsinki 1990, mit reich dokumentiertem und illustriertem Katalog in finnischer Sprache; Beiheft in deutscher Sprache mit Übersetzungen der allgemeinen Texte: *Carl Ludvig Engel. Eine Ausstellung*, Red. H. Lilius, Übers. Gisbert Jänicke, Helsinki 1990).

So wird zur Zeit auch auf dem Gebiet der Baugeschichte der überfällige deutsch-russische Brückenschlag vollzogen, indem man sich der früheren Verbundenheit in Kunst und Wissenschaft besinnt.

Manfred Klinkott

## Prometheus-Workshop und Symposium »Das gemeinsame Auge: Kooperative visuelle Forschung«

Köln, Universität, 13.-15. September 2001

Kunsthistorische und archäologische Bilddatenbanken gibt es viele, doch wer benutzt sie als Instrument der wissenschaftlichen Recherche oder in der universitären Lehre? Der Verdacht liegt nahe, daß viel Arbeitskraft und Geld in den Aufbau diverser Datenbanken geflossen sind, die hinterher kaum abgerufen worden sind. Viele meinten, *das* revolutionäre System zu entwickeln, mit dem nun jeder arbeiten könnte – doch oft genug arbeiteten

nur noch die Entwickler selber damit. Meist schreckt die Komplexität der Systeme ab, was nicht nur für das so differenzierte HiDA/MIDAS gilt (vorgestellt von Tobias Nagel, Köln), sondern auch für einfache Datenbanken. Sie sind immer noch ortsgebunden. Selbst wenn man einige Abbildungen gefunden hat, liegen diese nun in digitaler Form vor. Damit ist dem Forschungsbedarf Genüge getan, für einen Einsatz als Diathek in der kunsthistori-